Cena egzempl. 50 groszy

ZESZYT SPECJALNY — POŚWIĘCONY ZJĄZDOWI CZŁONKÓW Z. U. P.
SŁUŻBY HANDLOWEJ, KASOWEJ I RACHUNKOWEJ W KRAKOWIE

CZASOPISMO

DWUTYGODNIK ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK VI — Lwów, luty 1930 — ZESZYT 3 (59)

Zjazd członków Z. U. P. służby handlowej, kasowej i rachunkowej w Krakowie

Dnia 2 lutego r. b. odbył się w Krakowie w sali Rady Powiatowej imponujący Zjazd członków Związku Z. U. P. służby handlowej, rachunkowej i kasowej przy współudziale Prezydjum Zarządu Głównego, członków Zarządu Głównego, oraz delegatów Okręgu lwowskiego i poznańskiego.

Zjazd zagaił Prezes Zarządu Okręgowego w Krakowie, kol. Gądek, witając przybyłych gości, a przedewszystkiem Prezesa Zarządu Głównego kol. Trześniowskiego, Sekretarza Generalnego, kol. Gamskiego, Prezesa Zarządu Okręgowego Lwów, kol. Kuźniarza wraz z innymi delegatami ze Lwowa, Prezesa Zarządu Okręgowego z Katowic, kol. Varhelyego, kolegów z Katowic, oraz delegata Okręgu Poznań, kol. Bistronia, a wreszcie wszystkich innych kolegów z Okręgu krakowskiego, życząc Zjazdowi pomyślnych obrad. Zarazem zaproponował na Przewodniczącego Zjazdu kol. Varhelyego z Katowic, zaprosił do Prezydjum kol. Trześniowskiego, na zastępcę Przewodniczącego zaproponował kol. Herskiego, zaś na sekretarzy kol. Kretta i Nowaka z Okręgu Katowice, a z Okręgu Kraków kol. Sowińskiego i Chana. Obecni propozycję tę przyjęli oklaskami, wobec czego Prezydjum Zjazdu rozpoczęło urzędowanie.

Kol. Varhely w barwnem i przepięknem przemówieniu podziękował za wybór, a następnie nakreślił obraz stosunków, w jakich winna się rozwijać służba kolejowa, zwłaszcza handlowa, aby P. K. P. rzeczywiście dobrze jako przedsiębiorstwo funkcjonowały. Wyłuszczywszy zasadniczo swe poglądy na stosunki handlowe i na znaczenie handlowego prowadzenia gospodarki kolejowej, zauważył w tej gospodarce dość wyraźny dyletantyzm z uwagi na niezawsze trafny dobór ludzi. Uzasadnił, dlaczego nie jest zgodnym z obsadą posad w służbie handlowej tylko urzędnikami z wyższem wykształceniem, mimo, że nie chce im ujmować na poszanowaniu i wiedzy prawniczej. Kolej, to handlowo-przewozowe przedsiębiorstwo, wymagające rutyny i doświadczenia, a nie studjów wyższych na wszystkich kierowniczych posterunkach. Zauważył dalej, że służba eksploatacyjna jest benjaminkiem w kolejnictwie, zaś służba handlowa kopciuszkiem, mimo iż obie te gałęzie służby należałoby przynajmniej jednakowo traktować. Dlatego też obrady Zjazdu winny — jego zdaniem — iść po linji kategorycznych żądań podniesienia autorytetu służby handlowej, kasowej i rachunkowej w kolejnictwie, mają dać materjał pod rezolucje o pierwszorzędnem znaczeniu dla postawienia służby tej na odpowiedniej wyżynie w polskiem kolejnictwie. Przemówienie swe Przewodniczący zakończył okrzykiem na cześć Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, który to okrzyk zgromadzeni podjęli, powtarzając hucznie: Nasza Najjaśniejsza Rzeczpospolita niech żyje!

Następnie Przewodniczący udzielił głosu Prezesowi Zarządu Głównego kol. Trześniowskiemu.

Kol. Trześniowski powitał zebranych imieniem Zarządu Głównego, jakoteż przedstawicielkę koleżanek, która przybyła z Katowic, zaś w dalszem przemówieniu wskazał na znaczenie podobnych Zjazdów,

które są wskaźnikami na drodze życia organizacyjnego i związkowego i uczą nawet Zarządy Związku, jak i co należy czynić, aby dla dobra członków należycie i z pożytkiem pracować. Podniósł przytem znaczenie dotychczasowych Zjazdów Zawiadowców stacyj, Kontrolerów i instruktorów kolejowych. Obecny Zjazd także będzie napewno walnym przyczynkiem do działalności Związku na wszystkich terenach pracy organizacyjnej. Podziękował z kolei inicjatorom Zjazdu za starania około jego zwołania, gdyż faktycznie potrzeba było tego rodzaju Zjazdu, aby czynnikom miarodajnym, które poczynają już rozumieć, co to jest służba handlowa, dać wyraźniej poznać niedomagania, braki, potrzeby tej służby, jakoteż tych, którzy tę służbę pełnią. Życzeniem pomyślnych obrad kol. Prezes Zarządu Głównego zakończył przemówienie. Przemówienie kol. Prezesa przyjęto oklaskami.

Kol. Przewodniczący dziękując Prezesowi Zarządu Głównego za przybycie i przemówienie, przystąpił do następnego punktu obrad, t. j. do referatów.

Referatów było 6. — Referaty drukuje się na innem miejscu, jakoteż i rezolucje ujęte są przy końcu razem, stąd na tem miejscu wymienimy tylko referentów i tytuły referatów.

1. Referat p. t. „Wydzielenie agend handlowo-przewozowych z eksploatacji“, wygłosił zastępca Naczelnika Wydziału VII z Katowic, kol. Hönl. W wyczerpującym, a treściwym referacie podniósł konieczność i znaczenie jak najszybszego wydzielenia agend handlowych z eksploatacji. Rezolucje przezeń odczytane przyjęto jak i referat oklaskami.

2. Referat p. t. „Wyodrębnienie ekspedycyj towarowych“, wygłosił kol. Targ Stanisław z Bielska. Referent podniósł cały szereg niedomagań w służbie handlowej z tego tytułu, że ekspedycje towarowe nie stały się dotąd samodzielnemi jednostkami urzędowemi. Referat, jak i rezolucje jasne i znakomicie opracowane, zyskały sobie ogólny poklask wśród słuchaczy.

3. Referat na temat: „Zasadnicze postulaty kasjerów Kolejowych“, wygłosił kierownik działu Dyrekcji katowickiej, kol. Orłowicz, przedstawiając w ponurych barwach los i pracę kasjerów kolejowych, domagając się dla nich w rezolucjach poszanowania, uznania, wyższych płac i lepszych lokali do pracy. Oklaski obecnych były najlepszem podziękowaniem prelegentowi za jego znakomicie opracowany referat.

4. Z kolei referat wygłosił kol. Pamuła Stanisław z Krakowa, p. t. „Wynagrodzenie za prace akordowe w Wydziałach Kontroli Dochodów“. Treść referatu przykuła uwagę obecnych z uwagi na niesprawiedliwe traktowanie przez miarodajne czynniki pracy akordowej w tych Wydziałach i wyzyskiwanie personelu. Referat i rezolucje przyjęto z aplauzem.

5. Znakomicie opracowany referat wygłosił kol. Urbanek Aleksander z Krakowa, p. t. „Maturzysta w rachunkowej służbie trakcji i warsztatów“. Treść referatu, bardzo starannie przygotowanego, stawiły przed słuchaczami wszystkie przeszkody w pracy maturzysty w powyższej służbie, a zatem nieodpowiednie warunki pracy i płacy, brak troski o przygotowanie maturzysty do pracy w tej gałęzi służby, brak starania o jego potrzeby intellektualne (referaty i wykłady o łączności służby technicznej z rachunkową), co nie wpływa dodatnio na tok służby i urzędowanie. Ponadto referent nie widzi troski odnośnych czynników o pozyskanie do służby w oddziałach mechanicznych i Wydziałach Mechanicznych maturzystów. Te i wiele jeszcze innych usterek prelegent podniósł w swym referacie zdążając ku rezolucjom, pełnym pieczy nie tylko o dobro maturanta w służbie rachunkowej, ale i o dobro służby kolejowej. Referat i rezolucje przyjęto burzą oklasków.

6. Referat wygłosił kol. Gądek z Krakowa p. t. „Urlopy wypoczynkowe na P. K. P.“. Na podstawie par. 53 nowej pragmatyki i w oświetleniu rozp. Wykonawczego p. Min. Komunikacji (Dz. U. M. K. Nr. 13/29 i Dz. U. M. K. Nr. 17 poz. 165), wykazując szereg niedokładności i niejasności, które należycie niewyjaśnione, mogą być przyczyną błędnej i niekorzystnej interpretacji. Domagał się w referacie interwencji w Min. Kom., ujmując żądania w rezolucje.

Po powyższych referatach zabrał głos kol. Bulsiewicz i w dobitnych słowach, w sposób nadzwyczaj barwny i ujmujący odczytał nadesłane rezolucje tych kolegów, którzy nie wygłaszali referatów, względnie na Zjazd przybyć nie mogli. Każda rezolucja została nadzwyczaj trafnie wyjaśniona, poparta wywodem z życia i doświadczenia kolejowego, to też wszystkie te rezolucje, z pewnemi poprawkami zostały przyjęte i uchwalone przez zgromadzonych.

Rezolucyj uchwalono sześćdziesiątkilka.

Dyskusja nad rezolucjami i referatami wyłoniła konieczność stworzenia Sekcji handlowej, kasowej i rachunkowej, któraby, mając w swem łonie fachowców danej gałęzi służby, mogła skuteczniej przy pomocy Zarządu Głównego i przez Zarząd Główny walczyć o lepsze jutro dla swych członków. Prezes Zarządu Głównego kol. Trześniowski i kol. Wiceprezes tegoż Zarządu wskazywali wobec tego na natychmiastową działalność w tym kierunku.

Po końcowem przemówieniu Prezesa Zarządu Głównego kol. Trześniowskiego na temat Zjazdu, referatów i rezolucji uchwalonych, wskazującem na ogromne ożywienie wśród zainteresowanych członków Związku w obu Okręgach, po wyrażeniu z jego strony podziękowania obecnym za przybycie, a inicjatorom Zjazdu za jego przygotowanie i przeprowadzenie, nastąpiła krótka pauza celem wyboru Komitetu Organizacyjnego Sekcji handlowej, rachunkowej i kasowej na Okręg krakowski i katowicki.

Po przerwie zgłoszono ze strony Okręgu krakowskiego wniosek wyboru do tego komitetu: kol. Podrazy, Herskiego i Urbanka jako członków, zaś jako zastępców: kol. Chana i Targa, ze strony zaś Okręgu katowickiego na członków kol. Dubiela i Kretta, jako zastępcę kol. Patryna. Wymienieni wybór przyjęli, a Zjazd wybór zatwierdził.

Na zakończenie zabrał głos Prezes Okręgu krakowskiego, kol. Gądek, dziękując wszystkim serdecznie za przybycie i obrady, referentom za referaty, Prezydjum Zarządu Głównego i delegatom innych Okręgów za udział w Zjeździe, zaś Prezydjum Zjazdu za łaskawe przewodnictwo, życząc wszystkim Zjazdu ogólnego z całej Polski i pomyślnych wyników z obrad obecnego Zjazdu.

Zjazd rozpoczął swe obrady o godzinie 10-tej, a zakończył je o godzinie 15-tej.

Bezpośrednio po sprawozdaniu drukujemy rezolucje zjazdowe, a następnie poszczególne referaty.

REDAKCJA.

Rezolucje Zjazdu służby handlowej, kasowej i rachunkowej członków Z. U. P. w Krakowie z dnia 2 lutego 1930 r.

1. Zjazd protestuje przeciw wprowadzaniu nowego typu urzędników kolejowych z wykształceniem średniem i domaga się pełnego uzupełnienia wiedzy fachowej dla praktykantów odbywających studja na kursach handl.

2. Zjazd domaga się skrócenia czasu służby prowizorycznej na stanowiskach konkursowych oraz zamianowania wszystkich pełniących obowiązki na wyż wspomnianych stanowiskach.

3. Zjazd domaga się, aby kontrolerzy przewozów oraz kontrolerzy kasowi mieli wpływ na obsadę stanowisk w służbie handlowej i kasowej na linji.

4. Zjazd domaga się zwołania Ogólnego Zjazdu służby handlowej, kasowej i rachunkowej i utworzenia Sekcji Centralnej przy Zarządzie Gł. na wzór Sekcji Kontrolerów i Instruktorów.

5. Zjazd domaga się wprowadzenia instruktorów dla służby handlowej, kasowej i rachunkowej.

6. Zjazd domaga się zaprowadzenia w magazynach jednorazowego urzędowania w soboty.

7. Zjazd domaga się dodatku funkcyjnego dla Zarządców magazynów i kierowników ekspedycyj towarowych.

8. Zjazd domaga się uzgodnienia tytułu zarządcy magazynu z postanowieniami Dz. U. M. K. Nr. 2/25.

9. Zjazd domaga się udziału służby handlowej w premiach za wykorzystanie taboru.

10. Zjazd domaga się wprowadzenia nowego wzoru listów przewozowych.

11. Zjazd domaga się wynagrodzenia urzędników z wykształceniem średniem zajętych w wyż wymienionych działach służbowych za godziny nadliczbowe.

12. Zjazd domaga się przyznania dodatku kasowego dla kasjerów wszystkich kas oraz taksatorów.

13. Zjazd domaga się zniesienia urzędowania w kasach stacyjnych w niedziele i święta.

14. Zjazd domaga się przyznania materji na ubrania dla kasjerów kas osobowych, towarowych i stacyjnych oraz dyrekycjnych.

15. Zjazd domaga się powoływania na stanowiska taksatorów i pomocniczych sił rachunkowych pracowników pełnowartościowych.

16. Zjazd domaga się należytego zabezpieczenia przelewów kasowych tak w kasach jakoteż i przy przenoszeniu tychże z budynku do budynku, o ileby kasy te nie mogły być wspólnie pomieszczone.

17. Zjazd domaga się przyznania pracownikom pracującym w wyż wymienionych działach służbowych takiego stopnia płac, jaki przyznaje im systemizacja stanowisk.

18. Zjazd protestuje przeciw zatrzymywaniu w służbie pracowników wysłużonych i z osiągniętym 60 rokiem życia, którzy posiadają pełną wysługę emerytalną. Wyjątek mający dzieci w szkołach.

19. Zjazd protestuje przy obsadzaniu wyż wymienionych stanowisk pracownikami kontraktowymi.

20. Zjazd domaga się przyznania dodatku na przybory piśmienne.

21. Zjazd domaga się, aby poprawki do taryf wychodziły jednostronnie drukowane i to z chwilą ich ważności.

22. Zjazd domaga się wolnej karty ad personam dla referentów D. O. K. P. grupy VII. w własnym Okręgu dyrekcyjnym.

23. Zjazd domaga się obdzielania samodzielczych referentów w D. O. K. P. dziennikami M. K. i D. O. K. P. oraz potrzebnemi instrukcjami.

24. Zjazd domaga się ustalenia poborów w złotych a nie w punktach.

25. Zjazd domaga się jak najszybciej wypłaty zaległego dodatku mieszkaniowego.

26. Zjazd domaga się zmiany przepisów pragmatyki służbowej według rezolucyj, przesłanych telegraficznie Panu Ministrowi Kom.

27. Zjazd domaga się od obu Zarządów Okręgowych natychmiastowej interwencji w Zarządzie Głównym, aby tenże bezwłocznie przedłożył Min. Kom. memorjał polecony uchwałą Walnego Zjazdu oraz, by interwenjował osobiście u Pana Ministra Komunikacji.

28. Zjazd domaga się przedłożenia Ministerstwu Kom. prośby maturzystów zajętych w rachunkowej służbie mechanicznej o wydanie w formie książkowej jednolitych przepisów rachunkowości warsztatów, obejmujących wykazy poleceń stałych oraz wskazówki i wzory do sprawozdań o średnich kosztach naprawy taboru.

29. Zjazd domaga się interwencji w M. K. celem wydania nowego szematu budżetowego, albowiem wydanie z roku 1923 posiada zbyt wiele poprawek, utrudniających prace rachunkowe.

30. Zjazd domaga się interwencji w Dyrekcjach O. K. P. utrzymania czystości w biurach i należytej wentylacji.

31. Zjazd domaga się interwencji w Dyrekcjach O. K. P. celem uruchomienia bibljotek dyrekcyjnych i ogłoszenia regulaminu tychże.

32. Zjazd domaga się interwencji w M. K. zwiększenia ilości pracowników maturzystów w dziale mechanicznym.

33. Zjazd domaga się interwencji w Min. Kom. celem przyznania maturzystom w rachunkowej służbie mechanicznej udziału w premiach, oraz dodatków z kredytów inwestycyjnych.

34. Zjazd domaga się interwencji w M. K. celem uzyskania stanowisk w służbie rachunkowej w grupie VI-tej.

35. Zjazd domaga się, aby członkowie Z. U. P. zajęci w rachunkowej służbie drogowej, mechanicznej i rachunkowej brali czynny udział w Zjazdach i pracach Sekcji fachowej.

36. Zjazd domaga się wprowadzenia jednorazowego urzędowania w warsztatach głównych.

37. Zjazd domaga się w zakresie służby zasobowej, aby podpisywanie protokołów odbiorczych za jakościowy odbiór materjałów względnie inwentarza przez kierowników działów magazynowych nie odbywało się, gdyż jest to sprzeczne z przepisami o nabywaniu i ewidencji materjałów inwentarza. Za odbiór jakościowy odpowiada rachunkozdawca t. j. naczelnik danego urzędu.

38. Obsada stanowisk Naczelników Z. G. względnie ich zastępców winna odbywać się w myśl postanowień Dziennika M. K. Nr. 2/25 przy uwzględnieniu długoletniej i wszechstronnej praktyki w dziale służby rachunkowo-zasobowej.

38. Zjazd domaga się: obsada posterunków ze służby rachunkowo-zasobowej zarówno w centralach, jak i w oddziałach ma się odbywać przez pracowników z wykształceniem średniem.

39. Zjazd domaga się utworzenia stanowisk kontrolerów i st. kontrolerów służby materjałowej w Wydziałach Finansowych.

40. Zjazd domaga się przemianowania z urzędu wzgl. w drodze konkursu referentów pełniących kontrolę materjałów na kontrolerów tej służby.

41. Zjazd domaga się przyznania referentom, pełniącym służbę kontrolną w Wydziałach Finansowych prawa przejazdu klasą I. w własnych Okręgach.

42. Zjazd domaga się z tytułu rodzaju wykonywanej służby przyznania referentom kontrolnej służby kożuchów i butów filcowych.

43. Zjazd domaga się uposażenia grupy VII. dla kierowników rachuby w Mag. Zasob.

45. Zjazd domaga się prowadzenia arkuszy kontrolnych dla każdego rachunkozdawcy oddzielnie.

46. Zjazd domaga się, aby unikano obsady stacyj kilkakrotnymi substytutami, gdyż tolerowanie tego systemu odbija się fatalnie na gospodarce materjałowej i inwentarzowej w stacjach.

47. Zjazd domaga się, aby oddawanie materjału i inwentarza we wszystkich stacjach i podobnych urzędach odbywało się wyłącznie przez fachowych referentów Wydz. Finansowego.

48. Zjazd domaga się wyodrębnienia ekspedycyj towarowych z pod wpływu zawiadowców stacyj z równoczesną zmianą dotychczasowych tytułów na zawiadowców ekspedycyj towarowych.

49. Zjazd domaga się interwencji w M. K. o zmianę rozporządzenia wynagrodzenia za superrewizję ceduł przewozowych w wydziałach kontroli dochodów ze 115 zł. na 150 zł. za 3.500 ceduł, z uwagi na trzykrotne zwiększenie pracy taksacyjnej w związku z nową taryfą towarową.

50. Zjazd domaga się interwencji w M. K., aby rozporządzenia w sprawie wynagrodzenia za prace akordowe podawane były do wiadomości pracowników.

51. Zjazd domaga się zmiany systemizacji stanowisk w służbie handlowej, kasowej i rachunkowej, przyczem zauważa, że stanowiska te powinny zaczynać się od IX. grupy uposażenia.

52. Zjazd domaga się, aby umundurowanie było z tego samego materjału, jaki się przyznaje dyżurnym ruchu.

53. Zjazd domaga się rewizji pomieszczenia kas i zastosowania odpowiedniej higjeny w tychże.

54. Zjazd zauważa, że obecnie obowiązująca pragmatyka i rozp. wyk. Min. Kom. nie usuną błędów w dotychczasowej gospodarce urlopowej, jeżeli i dopóki dotychczasowa norma pracowników nie zostanie podniesiona tak wydatnie, aby mogła starczyć na zastępstwa w czasie urlopów i zachorowań.

55. Zjazd zauważa, że poza interesem służby i koniecznościami służbowemi plan rozdzielczy urlopów winien być opracowany przy uwzględnieniu w granicach możliwości także i interesów pracowników kolejowych, i w tym kierunku domaga się uwzględnienia poprawki w rozporządzeniu wykon. Pana Min. Kom.

56. Zjazd domaga się jaśniejszego określenia ustępu paragr. 53 pragmatyki, mówiącego, że „ze względów służbowych, niecierpiących zwłoki może władza wstrzymać pracownikowi rozpoczęty urlop, lub odwołać go z urlopu". — Tego rodzaju bowiem względy służbowe winny być przynajmniej w przybliżeniu określone, aby nie stały się przyczyną dowolnej interpretacji, a dalej — zwrot kosztów materjalnych, udowodnionych z powodu przerw urlopowych, nie zawsze w równej mierze idzie ze stratami natury intellektualnej i psychicznej, aniżeli poniesione koszta materjalne.

57. Zjazd domaga się, aby urlopów nie udzielano, zwłaszcza w służbie eksploatacyjnej i handlowej na linji „na raty", gdyż w takich warunkach niema mowy o należytym wypoczynku po całorocznej uciążliwej pracy.

58. Zjazd domaga się jasnego określenia słów „własnej winy" i „woli" pracownika przy rezygnacji z urlopu, w przeciwnym bowiem razie mogą zajść dowolne interpretacje tego postanowienia przy udzielaniu urlopu.

59. Zjazd prosi Zarząd Główny o zasięgnięcie informacji, czy odszkodowania za niewyzyskany urlop pokrywane będą z tych samych kredytów, co diety za wyjazdy i jakie jest względnie będzie zabezpieczenie tych kredytów, aby rzeczywiście niewyzyskany urlop był zapłacony.

60. Zjazd domaga się zmiany punktu 4. zasad przy układaniu planu urlopowego, a to w tym kierunku, aby pierwszeństwo i *wybór pory na urlop* w roku następnym przysługiwało przedewszystkiem tym pracownikom, którzy w roku ubiegłym, nie z własnej winy nie wykorzystali urlopów, lub też dobrowolnie z nich nie skorzystali.

61. Zjazd oświadcza, że urlopowanie po biurach drogą wzajemnych zastępstw wycieńcza siły pracowników, dlatego domaga się, aby interwencja Zarządu Gł. w Min. Kom. wykazała temuż Min. Kom. nierealność tego zarządzenia i spowodowała podwyższenie normy pracowników.

62. Zjazd domaga się podwyższenia normy urlopów wypoczynkowych pracowników kolejowych do wysokości norm urzędników państwowych, wychodząc z założenia, że służba kolejowa jest najodpowiedzialniejszą służbą w administracji państwowej.

63. Zjazd domaga się podniesienia ilości dni urlopów dla wyjazdów w sprawach familijnych i osobistych do dni 14 w roku kalendarzowym, uważając, że nie jest to za wysoka ilość dni urlopu, jeśli się weźmie pod uwagę: 1. że nauczyciel szkoły powszechnej ma poza dwumiesięcznemi wakacjami ponad 60 dni w roku wolnych od zajęć służbowych, które może wyzyskać na wyjazdy w sprawach familijnych i osobistych, 2. jeśli się dalej weźmie pod uwagę interesa familijne, wymagające wyjazdów z jednego krańca Rzpltej na drugi przy niejednokrotnie kiepskich połączeniach kolejowych, różnych trudnościach komunikacyjnych i t. p.

ODCZYTY.

Dnia 20 stycznia br. wygłosił kol. J. Łężycki odczyt pt. „Sylwetki kulturalne Zagranicy".

Dnia 20 lutego br. p. mgr. Korman odczyt p. t. „O odszkodowaniach w kolejnictwie".

Obydwa odczyty przyniosły poważny dochód na cele Komitetu budowy sanatorjum we Lwowie i odbyły się w gmachu Dyrekcji O. K. P.

Wydzielenie agend handlowo-przewozowych z eksploatacji

To gigantyczne przedsiębiorstwo, jakiem są koleje, zawdzięcza swój byt przypadkowi, bo odkryciu, wynalazkowi. Wiemy wszyscy dobrze, jaki był pierwotny wysiłek myśli o wyzyskaniu siły pary w zastosowaniu do pracy, i następnie pracy popędowej i przenośnej w dalszym rozwoju kolei dzisiejszych.

Otóż dzisiejsze koleje, zdobycz kulturalna kilku względnie kilkunastu dziesiątek lat, rozwinęły się stosunkowo bardzo szybko, a zżyły z osobowością człowieka inteligentnego tak nierozdzielnie, że nie moglibyśmy sobie wyobrazić wogóle życia bez tego środka lokomocji.

Jak powstawanie i doskonalenie się tego istotnego zaczątku kolejnictwa stwarzało — zda się — trudności przedewszystkiem technicznej natury prawie że nie do pokonania, tak też i cała organizacja kolejnictwa była zwrócona głównie na stronę techniczną, z technicznej strony oglądana i na techniczną stronę — że się tak wyrażę — nastawiona.

Organizacja zatem, może w początkach jedyna i konieczna, okazała się jednak z czasem nie całkiem dobra i zdrowa w pierwszej linji dla samego przedsiębiorstwa.

Mając już koleje, mogąc jeździć i przewozić, musiano też pomyśleć o wygodzie i szybkości w przewozie, jakoteż o rentowności przedsiębiorstwa. Gdy genjusz twórczy, techniczny, uwieńczył swoje dzieło widomym znakiem, to ten drugi czynnik, handlowy, pracujący raczej niewidomie, musiał dojść do głosu i dać podstawy dla bytu i egzystencji całego przedsiębiorstwa.

Zaczęto myśleć o handlowej stronie kolei, tworzyć taryfy i przepisy służby przewozowo-hadlowej, oraz kategorje zarachowania.

Życie wszystkich ludzi, życie ogółu zaczęło toczyć się raźniej, stwarzało nowe kategorje, zasady, występując z coraz większemi i trudniejszemi zagadnieniami i zadaniami wobec kolei.

Poczęto więc coraz intensywniej pracować na kolejach celem udoskonalenia ich zarówno pod względem technicznym jak uprawnienia w kierunku handlowym.

Jak już na wstępie wspomniano, techniczna organizacja kolejnictwa dalej zatrzymała prym na kolei tak, iż wszelkie pociągnięcia handlowe brano przez pryzmat i stawiano nie ako pod supremację st ony technicznej. Nie jedna zatem dobra myśl ginęła i przechodziła właśnie na korzyść owej techniczno-ruchowej strony kolejnictwa. Pracownicy przeto, zajęci w działach służby technicznej i ruchowej, tworzyli niejako kategorję pracowników uprzywilejowanych, a polityka personalna poszła również w tym kierunku, dla niej najłatwiejszym i najdostępniejszym, faworyzowała urzędników służby technicznej i ruchowej.

Ten atawizm ciągnął się długo i tylko bardzo powoli handlowcy zyskiwali stopniowo większe uznanie, gdyż władze przełożone i wykonawcze niechętnie i z trudem godziły się na uronienie czegokolwiek ze swego stanu posiadania.

Z biegiem czasu jednak, życie silniej przemówiło. Zrozumiano, chociaż w części, tę mrówczą i niemniej odpowiedzialną służbę kolejarza-handlowca, to zwrócono na niego baczniejszą uwagę i zaczęto otaczać go większym zaufaniem i opieką.

Z radością tedy możemy powitać jedno z ostatnich pociągnięć naszej zwierzchniej władzy, mocą którego służba handlowo-przewozowa i kasowa zostaną wyodrębnione z pod eksploatacji w ścisłym znaczeniu tego słowa.

Korzyści stąd powinny być znaczne, co wypadnie streścić poniżej.

I tak w M. K. z Dep. Eksploat. wydzielono dział przewozowy i dział odszkodowań i wcielono go do Dep. III., za czem odpowiednia reorganizacja dokonała się i w poszczególnych Dyrekcjach

Na linji personel handlowo-przewozowy będzie jedynie administracyjnie podlegał zawiadowcy stacji, faktycznie zaś odnośnemu Wydziałowi fachowemu.

1. Ocena w kwalifikacji powinna i stanie się słuszniejszą i sprawiedliwszą, gdyż Wydział fachowy potrafi lepiej i trafniej skwalifikować rodzaj służby, intensywność w pracy i odpowiedzialność służbową danego pracownika.

2. W zakresie wykonywania swej służby handlowiec zasadniczo otrzymać musi te same prawa, co pracownik w służbie eksploatacyjnej. Sprawy, które ściśle łączą się ze sobą, fachowe Wydziały powinny uzgodnić i zatwierdzić. Nie może przeto być mowy o podleganiu służby handlowej, przewozowej i rachunkowej eksploatacji.

3. Normowanie i stanowisko, czy stac. kasjera czy kasjerów towarowych, osobowych i bagażowych należy wysoko ustalić i nie może ono podpadać pod niższe kategorje, jak stanowisko zawiadowcy stacji, dyżurnego ruchu ect., zależnie naturalnie od jednostek współczynnika pracy wykonywanej.

Rozumieć należy to tak, że przy jednakowych jednostkach pracy, jedna kategorja urzędników (ruchowych) nie może być wyżej stawiana i zaliczana jak druga (handlowcy), jedna gałąź służby premjowana jako wyższa lub ważniejsza.

4. Zaczęto tworzyć kursa dla służby handlowo-przewozowej i kasowej. Z czasem będziemy więc mieli narybek inteligentny pracowników,opanowujących ten dział służby jak najdokladniej, znajdujących zadowolenie z obranej dziedziny służby, pracowników nienarzuconych, których za jakieś może przewinienie w eksploatacji wcielono do służby handlowej, gdzie żyją w przeświadczeniu, że to za karę los taką nagrodę im zgotował.

Stan obecny musi się tedy zmienić. Pracownik handlowo-przewozowy i ruchowy na większych stacjach będzie podlegać tylko organizacyjnie zawiadowcy stacji, faktycznie natomiast fachowemu Wydziałowi, znajdzie w tym Wydziale większe zrozumienie i silniejszą obronę swych słusznych praw i żądań.

5. Pracownicy służby handlowej jedynie w bardzo nielicznych wypadkach uczestniczyli w nadzwyczajnych dodatkach, renumeracjach ewentualnie wynagrodzeniu pracy ponad normę, co zasadniczo powinno ulec zmianie z chwilą przydziału ich do Wydziałów fachowych.

6. Pracownicy ze służby handlowej, przeznaczeni na chwilowe zastępstwa pracowników do służby eksploatacyjnej będą i powinni być zasadniczo zastępowani przez niższych pracowników tej gałęzi t. j. handlowców, przez. co ci ostatni nabiorą większej samodzielności.

7. Na naczelne i kierownicze stanowiska w Dyrekcjach a nawet w M. K. należy powoływać ludzi zdolnych i pod każdym względem fachowo wyrobionych, wypróbowanych, a nie rezerwować te stanowiska dla patentu studjów wyższych.

Jak z przytoczonych i wyłuszczonych powyżej momentów wynikałoby, u władz naczelnych zaczęto rozumieć znaczenie dobrego kupca-handlowca. I dlatego nasza służba handlowo-przewozowa i rachunkowa winna dojść do głosu i znaczenia, a urzędnik handlowiec zaważy najpewniej równie silnie i dobrze na usprawnieniu służby wykonawczej, co technik i prawnik.

Za wyjątkiem służby eksploatacyjnej na linji, gdzie i tak nasz stan posiadania w ostatnich czasach bardzo uszczuplono, domeną naszą pozostało i pozostać musi przeważnie służba handlowo-przewozowa i kasowo-rachunkowa.

Co do samych kolegów, to zalecenia godnem by-

łoby nie uchylać się od tej służby. Jest ona bardzo żmudna, ciężka i odpowiedzialna, narażająca nieraz na straty finansowe, które przy obecnem uposażeniu są zbyt dotkliwe, ale służba ta, wymagająca tyle wiedzy fachowej, prawdziwego zamiłowania do pracy, postawiona na odpowiednim poziomie i złożona w rękach ludzi realnych i inteligentnych, musi wydać z czasem błogie owoce tak dla przedsiębiorstwa samego, jakoteż dla pracowników w niej zajętych, ułatwić będzie musiała sama przez się obsadę tych stanowisk naszymi ludźmi.

Tu nasuwają się refleksje, które możnaby skrystalizować jako pewnego rodzaju obawę o nasz obecny stan posiadania a szczególniej ten, który możemy i powinniśmy wywalczyć a mianowicie:

O ile my sami, jeśli nasz Związek nie będzie czuwać nad należytą obsadą odpowiedzialnych stanowisk handlowych, przewozowych i kasowych, gdzie jak zaznaczam — trzeba wielkiej wiedzy fachowej i zamiłowania do tej służby, łatwo zdarzyć się może zmajoryzowanie nas przez mniej inteligentny personel. Szlendrjan i bałagan a szczególnie trudności dla samych pracowników handlowych na linji, referentów w centralach i wyższych zwierzchnich władz w M. K., będą więc istniały nadal i mogą się pomnożyć, zaczem i trudniejsza byłaby obrona praw i postulatów ludzi przypadkowo w tego rodzaju służbie zajętych a inteligencją i pracą się odznaczających. Z drugiej znów strony nie powinniśmy, stojąc na wyżynie naszych obowiązków, a zatem znając i rozumiejąc służbę handlową, do tego dopuścić, aby wybitniejsze stanowiska w tej dziedzinie rezerwowano jedynie dla patentu wyższych studjów, bo pracownik ze średniem wykształceniem, mający gruntownie i wszechstronnie nabyte doświadczenie w służbie handlowej, niejednokrotnie prześciga kolegę z wyższymi studjami, z mniejszą wiedzą i praktyką fachową.

To też należycie postawione przedsiębiorstwo t. j. właściwa obsada, sprawne wykonanie i sprężyste kierownictwo wydać musi także dobre plony. Bogate zaś i zasobne przedsiębiorstwo potrafi odpowiednio ocenić i opłacić pracę pracownika.

Maturzysta w rachunkowej służbie trakcji i warsztatów

Referat przewodniczącego krakowskiego Koła Z. U. P., st. asesora P. K. P. Aleksandra Urbanka, wygłoszony dnia 2 lutego b. r. na pierwszym Ogólnym Zjeździe członków Związku Z. U. P., zajętych w służbie handlowej, kasowej i rachunkowej w okręgach dyrekcyjnych Kraków i Katowice.

Maturzysta w rachunkowej służbie trakcji i warsztatów, nie może ograniczyć się do poznania swego tylko działu rachunkowości technicznej, lecz winien zapoznać się także z rachunkowością ogólną, jej genezą i rozwojem biurowości wogóle. Wiadomości te mają dla niego doniosłe znaczenie zwłaszcza obecnie, gdy nasze młode kolejnictwo nie posiada jeszcze w każdym dziale wyczerpujących i ostatecznie ustalonych instrukcyj.

Wyraźniejsze zarysy pracy biurowej — biorąc historycznie — znajdujemy dopiero w wiekach średnich. Pierwsze banki, założone w XII w. w Wenecji, a potem w Hiszpanji, Holandji i Niemczech, zatrudniały już liczne rzesze urzędników, zajętych jako kasjerzy i buchalterzy. Odkrycie coraz to nowych rynków zbytu i rozwój konkurencji na wszystkich polach, uważać należy za dalszy etap w historji biurowości.

Jednakże dopiero gdy organizacje państwowe i komunalne zaczęły się rozrastać, praca biurowa stała się zawodową, a urzędnicy poczęli tworzyć warstwę społeczną, której rola coraz bardziej potężnieje.

Z wynalezieniem druku i rozwojem handlu, rozwija się też silnie biurowość i nauka rachunkowości. Wśród narodów Europy pierwsze miejsce w rozwoju rachunkowości zajmują Włochy. Wynalezienie systemu książek rachunkowości podwójnej, wyrażeń „debet" i „credit" i odróżniania ich w każdym rachunku, Włochom przypisać należy.

Ciekawe jest twierdzenie głośnego w XVI w. buchaltera, prof. dr. Jägera, który pisze, że system rachunkowości podwójnej wcześniej wynaleziono aniżeli pojedynczej. Utrzymuje on, że buchalterji pojedynczej wogóle systemem nazwać nie można, że jest to buchalterja podwójna, przeznaczona dla niewielkich przedsiębiorstw.

Cały dział literatury rachunkowości dzieli się według włoskich autorów na dwa okresy: Okres pierwszy od r. 1876, zwany okresem rachunkowości podwójnej i okres drugi od r. 1876, zwany okresem logismografji. Geneza tego drugiego temu jest — jak pisze Witold Byszewski — następująca:

W drugiej połowie XIX w. postanowiono we Włoszech przystąpić do reorganizacji rachunkowości państwowej. Po debatach w parlamencie dnia 22 IV 1869 r., wprowadzono zwykłą rachunkowość podwójną. Gdy się okazało, że w tak olbrzymim przedsiębiorstwie jak zarząd państwowy, prowadzenie zwykłej podwójnej rachunkowości nie odpowiada potrzebom, przystąpiono do przekształcenia systemu podwójnego, tworząc system zwany logismografją. Logismografja przypomina nieco system amerykański; dziennik dzieli się na 3 rubryki: 1 właściciela, 2 kasy, 3 dłużników i wierzycieli przedsiębiorstwa. W księdze głównej tekstu się nie notuje, zapisując tylko w tem miejscu numery odpowiednich pozycyj dziennikowych.

Dla całokształtu rozwoju historycznego rachunkowości, należy wspomnieć też o metodach, stosowanych u innych narodów.

Wszystkie te metody, to ta sama stara włoska rachunkowość podwójna z powierzchownemi zmianami, stosownie do potrzeb przedsiębiorstw i prawodawstw. A więc — metoda niemiecka polega na tem, że prócz księgi kasowej i memorjału, prowadzi się księgę zwaną „miesięcznikiem" (Sammeljournal). Do niej zaciąga się obroty z kasy i memorjału, jeden raz na miesiąc grupami, przez co zmniejsza się do minimum liczbę pozycji w księdze głównej.

Z Niemiec przejęli włoską rachunkowość Francuzi i Anglicy. Znana jest metoda francuska, polegająca na tem, że prowadzi się nie jeden lecz kilka dzienników (w dużych przedsiębiorstwach, gdzie jest podział pracy), po jednym dla każdej grupy obrotów, a z tych dzienników tworzy się jeden generalny.

Chęć połączenia w jednej księdze dziennika z księgą główną, dała impuls do wprowadzenia w życie t. zw. „amerykańskiej buchalterji". Jest to również — podstawowo rzecz biorąc — zwykła rachunkowość podwójna; zmiana polega na tem, że dziennik łączy księgę główną, w której cały obszar wielu rachunków winien się mieścić w kilku lub kilkunastu grupach zbiorowych. Dziennik taki niektórzy słusznie nazywają „pancerzem", bo krępuje on buchaltera, który nie może w miarę potrzeby otwierać nowych rachunków a musi liczne różnorodne rachunki skupiać w jednej grupie. Amerykańską nazywają ją nie dla jej pochodzenia (ojczyzną jej są kraje europejskie) lecz z uwagi na oszczędność czasu, jaką się zdobywa przy jej prowadzeniu. Wiadomo jak Amerykanie cenią czas i najwięcej pamiętają, że życie składa się z minut i sekund.

W Ameryce system ten nie wielu ma zwolenników, z czego widać, że acz gonią oni za oszczędnością czasu, niemniej dbają o jasność i dokładność rachunków.

Metoda rosyjska, zwana także potrójną albo trzykontową, ma wiele podobieństwa z amerykańską, różni się od niej tylko co do formy księgi głównej i podziału rubryk. Dąży ona do tego, by w każdej chwili, nie czekając bilansu generalnego, można było określić zyski i straty przedsiębiorstwa. Metoda ta wymaga wiele dodatkowej pracy, a informuje nie wiele lepiej jak rachunkowość pojedyncza.

Zanim przejdę do pozostałych dwóch metod, uważam za niezbędne, wyjaśnić krótko sprawę terminologji buchalteryjnej. W roku 1913 proponowano usunąć wyrazy „buchalterja" i „rachunkowość" i zastąpić je słowami „książkowość" i „licznictwo". Nowotwory te, jednakże nie utrzymały się. Przez rachunkowość — w ścisłem tego słowa znaczeniu — rozumieć należy — jak powiada Byszewski — umiejętność założenia i prowadzenia ksiąg, a więc jej stronę teoretyczną (Rechnungsführung). Przez buchalterję praktyczną — techniczną jej część t. j. zapisywanie pozycji do ksiąg (Buchführung, Buchhaltung).

Ponieważ rachunki prowadzi się w księgach, a księgi zakłada się w celu prowadzenia rachunków, wobec tego wyrazy te, jako wyrażające to samo pojęcie, poczęto mieszać, uważając je za jednoznaczne.

Otóż wracając do metod rachunkowości, wymienić należy jeszcze dwie metody: „kameralna" i „ścisła". Ojczyzną rachunkowości kameralnej jest Austrja. Gdy rząd astrjacki w drugiej połowie XVIII w. przystąpił do reorganizacji gospodarstwa skarbowego, postanowiono wprowadzić reformy w rachunkowości i powzięto decyzję, by zmienić rachunkowość podwójną przez dostosowanie tejże do wymagań gospodarstwa państwowego.

W Niemczech dr. Jung uzupełnił niektóre szczegóły tego systemu i zamianował się jego wynalazcą. Nazwa pochodzi od „Camera", co w średniowiecznej łacinie oznaczało skarb panującego. System ten oddaje wielkie usługi nie tylko w gospodarstwach skarbowych, lecz w wielkich przedsiębiorstwach, w których funkcje preliminująca i wykonawcza spoczywają w różnych rękach.

Na podobieństwo logismografji i kameralnej rachunkowości, które potrzeba udoskonalenia rachunkowości państwowej wywołała, powstała w Szwajcarji t. zw. „buchalterja ścisła" (die konstante Buchführung). System ten łączy w sobie zalety rachunkowości podwójnej i kameralnej. Prowadzi rachunki nie tylko wartościowe, ale i czystego majątku, oraz zmian jego t. j. kapitału, i strat i zysków, jak w podwójnej, prócz tego odróżnia i kontroluje preliminarze i ich wykonanie.

Wszędzie — jak widzimy — względy praktyczne dyktowały formy, jakie rachunkowość przybierała.

Rachunkowość amerykańską starano się z biegiem czasu zreformować i usunąć jej wady t. j. brak przejrzystości. Jest cały szereg projektów reformy, które opisuje prof. Karol Seidel w książce p. t. „Moderne Buchhaltungsformen".

Najlepsze udoskonalenia wprowadza rachunkowość szwajcarska Alfonsa Rufa z Zurychu. Powstała ona w czasach powojennych i znalazła zastosowanie głównie w krajach zachodnich a także zamorskich, jak Japonji i Brazylji. Rachunkowość ta — podobnie jak buchalterja wzgl. rachunkowość „ścisła", o której poprzednio wspomniałem — opiera się na zasadach rachunkowości włoskiej. Przeciwstawia się więc, tak samo jak w rachunkowości podwójnej, dłużnika wierzycielowi. Stosując przytem zasady Taylora, rachunkowość szwajcarska łączy pozycje tego samego dłużnika względnie wierzyciela w jedną pozycję, a uznaje równocześnie poszczególne rachunki. Wymaga to poprzedniego ugrupowania alegatów do książkowania. Sposób księgowania (za pomocą specjalnego przyrządu) podaje dokładnie prof. państw. szkoły ekonomiczno - handlowej we Lwowie Mieczysław Christof, w książce p. t.: „Ruf" — „Księgowość szwajcarska". Autor opisuje tam szczegółowo całą pomysłową metodę tej rachunkowości, przy której ujawniają się zasady Taylora, rozdziału pracy umysłowej i mechanicznej. Dowodzi, że prace dokonywane tą metodą, są znacznie uproszczone; wprowadza ona jasność, przejrzystość i kontrolę w każdą gałąź gospodarstwa, pozwala na codzienne zestawianie bilansów surowych, wreszcie, unikając wad innych sposobów książkowania, zaoszczędza dużo pracy i kosztów, a przez to jest cenną zdobyczą ducha czasu.

U nas w Polsce rachunkowość kolejowa opiera się — jak czytamy w Dz. U. M. Kom. Nr. 4 z dnia 25 III 1929, na zasadach rachunkowości podwójnej, przy zastosowaniu systemu rachunkowości amerykańskiej.

Dążenie do racjonalizacji aparatu kolejowego drogą metod naukowej organizacji spowodowało, że Min. Komunikacji wydało jeszcze w r. 1924 dyspozycje dla 8 Dyrekcyj, by przystąpiły do wprowadzenia nowej rachunkowości w służbie warsztatowej. Rachunkowość ta, oparta jest na wzorach rachunkowości stosowanej w byłym zaborze rosyjskim a częściowo i austrjackim. Na wezwanie M. K. Dyrekcje wysłały w pierwszej połowie maja 1924 r. do Warszawy swych delegatów, gdzie odbyła się wspólna konferencja. Wynikiem tejże było, że od 1 I 1925 r. wprowadzono tę rachunkowość w Warsztatach Głównych, a od 1 I 1926 r. także i w Warsztatach pomocniczych.

Przepisów ścisłych do dzisiaj nie otrzymaliśmy, lecz tylko przepisy tymczasowe, które niezupełnie są jeszcze uzgodnione z innemi obowiązującemi przepisami.

Być może, że Rząd, względnie Min. Komunikacji, wprowadzając komercjalizację kolei i otwierając w Warszawie nową Dyrekcję dla wszystkich w Polsce Warsztatów Głównych, wyda równocześnie jednolite i uzgodnione przepisy dla rachunkowej służby warsztatowej, a przytem wprowadzi w większym jak dotąd zakresie nowoczesną technikę i nowoczesne metody pracy biurowej. W ostatnich bowiem czasach bardzo wiele mówi się i pisze o reformie biurowości. Kazimierz Jabłowski podaje w swej książce p. t. „Organizacja Pracy Biurowej", że biurowość naszych urzędów, bardzo daleko odbiega od życia, od wzorów zagranicznych. Wprowadzenie maszyn do pisania i rachowania, t. zw. mechanizacja, jest jedynie drobnem ogniwem do osiągnięcia celu wyższego, organizacyjnego. Dotychczas całą uwagę zwracano na służbę techniczną, na produkcję a biuro — zwłaszcza rachunkowe — jako nieprodukcyjną rzekomo dziedzinę, zostawiano swemu losowi. Urzędnicy w biurach zmuszeni byli odrabiać swe zadania na ślepo, bez informowania ich o celu i pożytku takiego lub innego załatwienia sprawy. Utrudnione im było zapoznanie się z całokształtem pewnych zagadnień w zakresie ich pracy i pozbawieni byli jakiejkolwiek samodzielności. Naczelnik lub kierownik trzymał klucz całości w ręce, a urzędnicy byli pionkami bez znaczenia. Urzędnikowi nie ufano, wszystko musiał kwitować na piśmie, z każdego arkusza się wyliczać. Naczelnik kwalifikował urzędnika wedle ilości wyrobionych przez niego „kawałków". Urzędnik, który ośmielił się odstąpić od utartego szablonu, budził niechęć, a naczelnik wyrażał się o nim, że nie ma do niego zaufania.

Obawa ponoszenia odpowiedzialności wzbudziła tendencję stałego przerzucania jej na kolegę, na podwładnego lub przełożonego. Była i pokutuje jeszcze konieczność całego szeregu aprobat i zezwoleń. Odbija się to ujemnie na tempie pracy, a w interesentach budzi słuszne niezadowolenie. Stary system pracy biurowej wymaga od kierowników pracy, która śmiało może być powierzona najmłodszym hierarchicznie siłom. Przez to narażone są na szwank zadania, które wymagają istotnego natężenia umysłu kierownika lub naczelnika. Stosunki między kierownikiem a urzędnikami, były często pełne nieżyczliwości, gdyż nie było wspólnej nici, któraby mogła zadzierżgnąć między nimi sympatję, zaufanie, harmonję. Urzędnikowi nie zapewniano wygód i technicznej pomocy; niedostosowane do pracy biurko,

niewygodne krzesło, niewłaściwe światło, brak wentylacji — szły wparze z brakiem należytych instrukcii. Ten system zrodził w urzędach biurokratyzm, a z urzędników stworzył automatyczne kółka. Biurokratyzm usposobił wrogo do biur nietylko urzędników, ale klientów i petentów, którzy ucierpieli na sposobie załatwiania spraw. Całe życie gospodarcze i kulturalne doznało szkód wskutek biurokratycznych form pracy i ono zaczęło się z całą energją domagać reform i wprowadzenia nowoczesnych metod pracy biurowej.

Drugim czynnikiem, który wpływa na większe jak dotąd zainteresowanie się pracą biurową, jest konieczność ekonomiczniejszego gospodarowania, konieczność osiągnięcia wydajniejszej pracy, w myśl coraz popularniejszych zasad naukowej organizacji, które przenikają powoli do wszystkich dziedzin życia.

Szczególnie wielką wartość — pisze prof. Karol Adamiecki — posiadają zasady wydajności amerykańskiego inż. Emersona. Jedną z głównych jego zasad — która nas biurowców szczególnie interesuje — jest zasada 9-ta „Warunki przystosowane". Otóż zasada ta powiada, że dla każdej roboty istnieje określona i najlepsza kombinacja warunków, w jakich ta robota może być wykonana najlepiej, z najmniejszym wysiłkiem i nakładem czasu i kosztów.

Wyrazem zastosowania tej zasady jest — między innemi — postępująca coraz rychlej *modernizacja biur*. Nowocześnie urządzone biura posiadają najrozmaitsze maszyny, odpowiednio dostosowane meble, przyrządy, specjalny rodzaj telefonów, które nie wymagają wcale podnoszenia słuchawki i które umożliwiają prowadzenie rozmowy nawet z odległości od samego aparatu; są to t. zw. dyktofony magnetyczne. W innych znowu telefonach są specjalnie czułe mikrofony, umożliwiające ciche rozmowy. Jeszcze w r. 1913 — pisze Jabłowski — utworzono w Ameryce komisje dla badania spraw wentylacji biur; złe powietrze bowiem, w salach biurowych, uznane zostało za czynnik ogromnie hamujący wydajność, a świeże powietrze uznano za najważniejszy obok światła czynnik przy pracy. Jako zasadę przyjęto konieczność stałego nieprzerwanego wentylowania sal, zarówno zimą, jak i latem, i utrzymymywania fal powietrza w ciągłym choć powolnym ruchu. Powietrze tłoczone do wewnątrz lokali, za pośrednictwem wentylatorów elektrycznych ściennych, czy też umieszczonych w oknach, rzucane jest na sufit, skąd stopniowo miesza się dopiero z ogrzanem już powietrzem sali. Dalszym obrazem zasady „warunków przystosowanych" w nowocześnie urządzonych biurach, jest racjonalne rozmieszczenie biurek, dobre oświetlenie, zwalczanie hałasu i gwaru w sali biurowej, zaopatrzenie drzwi w tłoki, racjonalne wyłożenie podłogi i jej czyszczenie, odpowiednie przesyłanie poczty i t. p. W biurach, gdzie się pracuje, absolutnie tytoniu palić nie wolno! —

A jak jest u nas? Jak wyglądają nasze biura rachunkowe? Do dzisiaj pracuje się niestety w atmosferze niezmiernie uciążliwej i niezdrowej. Wielu kolegów, zwłaszcza z Oddziału Mechanicznego w Krakowie, mogłoby nam wiele smutnych acz ciekawych rzeczy na ten temat powiedzieć!... Trudno, nie stać nas na takie urządzenia jak w Ameryce i w krajach zachodnich! Jednakowoż w miarę możności, daloby się i u nas bardzo wiele zmienić, by warunki pracy w biurach uczynić znośniejsze, a tem samem zwiększyć wydajność pracy.

W numerze XI. „Inżyniera Kolejowego" z r. 1927, czytałem artykuł inż. Jawetza o wentylacji. Autor podaje, że w sali *źle* wentylowanej, wydajność pracy spada o 18 proc. Proszę sobie wyobrazić, o ile spada ta wydajność w naszych biurach, które *wcale* nie są wentylowane, gdzie pracuje 7 godzin bez przerwy 8, 10, a nawet i więcej osób, z których niejednokrotnie większa część pali tytoń, gdzie nie otwiera się okien, bądź to z obawy przeziębienia lub przeciągu, albo z obawy zadymienia biura przez stojące obok parowozy.

Maturzyści w rachunkowej służbie trakcji i warsztatów, a także inni zainteresowani koledzy, nie powinni obojętnie przechodzić nad podobnemi sprawami do porządku dziennego, bo tu chodzi tak o ich zdrowie, jak i o rozwój kolejnictwa, o racjonalne ujęcie organizacji pracy biurowej. Brudne, hałaśliwe, niewentylowane biuro, zmniejsza odporność nerwową urzędnika, powoduje częste bole głowy, rozdrażnienie i niedbałe załatwianie spraw, a przez to wybitne obniżenie wydajności pracy. Natomiast należycie urządzone i utrzymane biuro, musi wywołać odpowiedni duchowy i fizyczny nastrój, chęć do pracy i zwiększenie jej wydajności. Na najkonieczniejsze uporządkowanie tych spraw, wielkich wydatków nie trzeba, chodzi tylko o to, żeby się tem zainteresować. Marnotrawstwo zdrowia i energji pracowników biurowych, spowodowane złemi warunkami miejsc pracy, winno być jak najrychlej usunięte, podobnie jak się usuwa marnotrawstwo materjałów w warsztatach, parowozowniach i magazynach, przez odpowiednią ochronę składów, zbiorników i t. p.

W każdem przedsiębiorstwie, a więc i kolejowym chodzi o to, by otrzymać jak najlepszy wynik, przy najmniejszych wkładach kapitału i pracy.

Cóż może dać, kto pokazać ten obraz jak prosperuje przedsiębiorstwo, — jeśli nie biuro rachunkowe? Rachunkowość jest tym organem, tem okiem, które przedsiębiorca lub dyrektor patrzeć może na rozwój przedsiębiorstwa. Preliminarz, sprawozdania, kalkulacje, buchalterja, statystyka, to są wszystko nerwy tego oka, w którem odbija się obraz przedsiębiorstwa. Leży więc w interesie przedsiębiorcy względnie Zarządu, by to oko, jakim jest biuro rachunkowe, było zdrowe i sprawne. W jednym ze sprawozdań z IV. Zjazdu Inżynierów Kolejowych, czytałem zarzut postawiony biurom rachunkowym przez naczelnika wydziału warsztatowego inż. Wagnera z Min. Kom., że praca ich zawodzi, że wydajność tych biur jest skutkiem działania pewnych przyczyn, które można łatwo ustalić i tak w interesie Zarządu kolejowego, jak i pracowników, zwłaszcza maturzystów w służbie rachunkowej, leży jak najrychlejsze usunięcie tych przyczyn. A zatem: Jak najrychlejsza *modernizacja biur,* wydanie jasnych, jednolitych, uzgodnionych instrukcji i materjalne zainteresowanie pracowników rachunkowych w rozwoju przedsiębiorstwa kolejowego, przez przyznanie im premji, względnie dodatków funkcyjnych. Następnie, umożliwienie im dalszego fachowego kształcenia się, przez otwarcie bibljotek Dyrekcyjnych.

Dzisiejsze przygotowanie młodych maturzystów do pracy rachunkowej w służbie mechanicznej jest niewystarczające, a choćby ono było najlepsze, to musimy dążyć za postępem wiedzy, która jak chleb codzienny, każdemu maturzyście przy kolei jest potrzebna do jego pracy.

Dla młodszych kolegów w rachunkowej służbie mechanicznej winny być utworzone kursy fachowe, na których wykładaliby inżynierowie i starsi doświadczeni w pracach rachunkowych, koledzy maturzyści. Pierwsi, ogólny zarys technicznej służby trakcyjnej i warsztatowej, konieczny do poznania dla rachunkowca w służbie

mechanicznej, drudzy zaś, szczegółowo i wszechstronnie ujęte zagadnienia rachunkowości.

Prócz tych kursów i dostatecznie zaopatrzonej w dzieła a łatwo dostępnej bibljoteki dyrekcyjnej, ważnym czynnikiem w dziedzinie podniesienia kultury zawodowej pracowników rachunkowych w służbie mechanicznej są konferencje. Tak konferencje kierowników rachuby i zainteresowanych referentów w Dyrekcjach, jak i konferencje rachunkowców prowadzących samodzielnie referaty w O. M. i Warsztatach Gł. Konferencje takie, postawione na odpowiednim poziomie i należycie przygotowane, mogą być motorem poruszającym życie zawodowe pracowników rachunkowych w służbie mechanicznej, mogą być też polem do szlachetnego współzawodnictwa.

Inż. Stanisław Spacek, w swojej książce p. t. „Reforma administracji w Stanach Zjednoczonych" podaje, że w r. 1920 przedłożono senatowi memorjał w sprawie szkoły względnie kursu dla urzędników, gdzie zaraz na wstępie programu czytamy: „Zasady rachunkowości i prowadzenia ksiąg, rachunkowość państwowa, zasady statystyki, statystyka państwowa, urządzenia oszczędzające pracę", i t. p. Urzędnik amerykański otrzymawszy odpowiednie warunki pracy, odpowiednie przygotowanie, wynagrodzenie za pracę i możność dalszego awansu, pracuje z przyjemnością i należycie wydatnie. Bardzo ciekawy artykuł w sprawie premji jako systemie płacy zmiennej, umieścił niedawno w ostatnim numerze „Inżyniera Kolejowego" inż. Błaszkowski. Autor dowodzi, że wyrażenie „wydajność" przy omawianiu spraw dotyczących premji, jest nieścisłe. Wszelka wydajność od setek lat stale wzrasta: to co zdawało się przed 20 laty utopją, dziś jest rzeczywistością. Koniecznem jest wprowadzenie oddzielnego pojęcia „stopnia doskonałości". Premja jest zatem zachętą do *utrzymania* stopnia doskonałości danego pracownika, możliwie blisko maximum Stopień doskonałości jest funkcją wielkiej ilości zmiennych: zdrowie, wiek, inteligencja, zdolności wrodzone i nabyte, pracowitość, ambicja, rodzaj zajęcia, długość czasu pracy i t. p. Jest natomiast niezależny od zmiennych takich jak organizacja pracy, rodzaj maszyn, narzędzi, urządzenia biurowe i t. d. Minimum stopnia doskonałości jest 0, czyli zupełna bezczynność. Ustala się normalną doskonałość dla każdego rodzaju pracy, a nadwyżkę się premjuje. Pracownik może być wynagradzany premją tylko za to, co on osobiście z siebie w pracę wkłada, czyli za wykazany stopień doskonałości.

Wykluczenie urzędników rachunkowych od udziału w premjach z tego tytułu, jakoby ci nie przyczyniali się do wydajności pracy danego przedsiębiorstwa, nie jest dostatecznie usprawiedliwionem i postanowienie to powinno ulec rewizji, w interesie dalszego rozwoju kolejnictwa.

Racjonalna organizacja pracy, polega nie tylko na specjalizacji i celowym podziale, ale i na koncentracji wspólnych dążeń, oraz stworzeniu atmosfery wzajemnej współpracy. Maturzysta rachunkowiec w służbie mechanicznej, by mógł należycie być wyzyskany dla dobra służby, by mógł się utrzymać na należytym poziomie żywotności, winien być o wszystkiem odpowiednio informowany, co ma związek z rachubą. Winien być w łączności stałej ze służbą techniczną i mieć możność z tą służbą się zapoznać, w ogólnych przynajmniej zarysach.

Józef Propper, w swej książce wydanej w ubiegłym roku p. t. „Kalkulacja w przemyśle, oparta na księgowości", pisze, że ciągła styczność technika z biurem rachunkowem i wzajemna kontrola, jest dla przedsiębiorstwa bardzo doniosła, mimo, że wywołuje czasem osobiste przykrości. W każdym razie, zdaniem autora, ostry rozdział między rachunkowemi a technicznemi sprawami jest dla każdego przedsiębiorstwa bardzo niebezpieczny. Jeśli rachunkowość prowadzona jest niewłaściwie, to nieraz cała praca technika może iść na marne.

Każdy maturzysta w rachunkowej służbie mechanicznej, winien więc zapoznać się stopniowo ale dokładnie z całokształtem tej służby, poczynając od Parowozowni.

Gospodarka i kontrola pracy Parowozowni i Warsztatów odbywa się głównie na podstawie statystyki. Naczelnik Parowozowni czy Warsztatów, ma dane statystyczne ze swej gospodarki tylko w czasie. Natomiast Oddział względnie Wydział Mechaniczny otrzymuje je także przez porównanie z innemi Parowozowniami względnie Warsztatami. Urzędnik rachunkowy ma tutaj wdzięczne pole do swej pracy, jeśli tylko umie czytać co cyfry mówią: Dane o rozchodzie paliwa, smarów, świetliwa, czyściwa; przebieg parowozów w rezerwie, w pogotowiu, na przetaczaniu; analiza mierników na 100 parowozo-kilometrów, koszta naprawy taboru itp. itp., budzić winny u niego żywe zainteresowanie, a liczby statystyczne i rachunki, które sprawdza i analizuje, służyć mają do diagnozy niedomagań gospodarki. Za to zainteresowanie się i współpracę z naczelnikiem i przydzielonemi mu technikami, otrzymywał urzędnik rachunkowy w zaborze austrjackim przed wojną i w pierwszych latach wojny materjalną zachętę, we formie udziału w tantjemach.

Ta zasada stosowana była i u nas do roku 1925. Niestety, w ostatnich latach wykluczono urzędników rachunkowych od udziału w premjach. — Fakt ten nas krzywdzi, a nadto nie leży na linji interesów Zarządu kolejowego. Z harmonijnej bowiem współpracy technika z rachunkowcem i materjalnego zainteresowania jednego i drugiego w korzystnych gospodarczych wynikach przedsiębiorstwa, można się dopiero spodziewać prawdziwego postępu w rozwoju kolejnictwa, który to postęp dla naszego Państwa jest koniecznością pierwszorzędną.

Trudno wyczerpać w krótkim referacie tak obszerny temat, jakim mógłby być analiza szczegółowa obowiązków i praw maturzysty w rachunkowej służbie trakcji i warsztatów.

Na zakończenie muszę jeszcze nadmienić, że wyłania się nieodzowna konieczność utworzenia w łonie naszego Związku fachowej sekcji maturzystów w służbie rachunkowej. Sekcja taka mogłaby się ewentualnie dzielić na podsekcje, obejmujące kolegów z działu mechanicznego, drogowego i finansowego.

Dotąd było tak, że zamiast łączyć nasze wysiłki, wolał każdy dbać o siebie w pojedynkę. A znana rzecz przecie, że najpotężniejszy, gdy niema poparcia i zachęty od innych, często bywa słabym i bezradnym. Najsłabszy zaś, gdy występuje gromadnie, jest zawsze silnym. Koledzy z naszego Związku oceniają coraz lepiej nie tylko korzyści specjalizacji, ale i to, że trzeba się łączyć i działać wspólnie. Powstała już sekcja zawiadowców stacji, sekcja kontrolerów, tworzy się — sekcja maturzystów; — najwyższy więc czas, utworzyć w łonie naszego Związku także sekcję rachunkowców.

Apel do Kolegów-członków Koła Lwowskiego Z. U. P.

KOLEDZY - LWOWIANIE, przenoszeni wewnętrznie z jednego posterunku służbowego na inny, zechcą zgłaszać Zarządowi Koła każdoczesną zmianę stanowisk we własnym dobrze zrozumiałym interesie, celem umożliwienia doręczania „Czasopisma".

ZARZĄD KOŁA MIEJSC. ZUP — WE LWOWIE.

Urlopy wypoczynkowe na P. K. P.

Jednem z najbardziej piekących zagadnień wśród pracowników kolejowych, to sprawa urlopów wypoczynkowych. Jako związek mamy sposobność z bardzo bliska przypatrywać się temu zagadnieniu, by stwierdzić, że ustawą przewidziany urlop wypoczynkowy od szeregu lat stał się bolączką we wszystkich prawie gałęziach służby kolejowej. Urlopy przewiduje pragmatyka, Ministerstwo Komunikacji poleca sobie przedkładać sprawozdania urlopowe, wydaje co roku zarządzenia co do wyzyskania urlopów przez pracowników, ale cała ta gospodarka pozostawia wiele do życzenia. Brak jej bowiem zasadniczej i najważniejszej podstawy — ludzi. Nie wystarczy wszakże wydanie najmądrzej obmyślanych planów, ani zasad urlopowania, pragmatyką przewidzianych, skoro w poszczególnym wypadku nie ma ludzi, którzyby tworzyli odpowiednią rezerwę na urlopy, a nawet w razie zachorowania.

Normy obsady stanowisk oparte są na najściślejszych danych, gdzie dla każdej pracy przewidziany jest pracownik, ale nie mówi się nic o jakiejś rezerwie, która na wypadek już nie urlopów, lecz zachorowań mogłaby być użyta do zastępstwa. To też w razie choroby lub urlopu pracownika musi się rozdzielić ciężar pracy na innych pracowników, a gdy zachoruje kilku pracowników, to faktycznie nie ma sposobu na sprawne funkcjonowanie organizmu kolejowego i praca kuleje. Jeśli chodzi o urlopy w służbie centralnej i biurowej, rozdziela się je według planu, nie zawsze stojącego w zgodności z pobożnem nieraz a cichem życzeniem pracownika, pracę zaś jego bierze inny. Wyobrazić sobie można, jak oczekuje powrotu urlopowanego ten, co przyjął na siebie jego obowiązki, względnie mu je przydzielono, ile natomiast zyskał na urlopie, kto wziął pracę za kolegę, idącego na urlop. Jeżeli w centralnej służbie dyrekcyjnej i biurowej istnieje jednakowoż jeszcze ta przyjemna okazja wyzyskania w sposób powyższy urlopu, to jeszcze gorzej przedstawia się ona w służbie egzekutywnej. Znają wszyscy błędy i niedomagania polityki czyli raczej gospodarki personalnej. Wiadome są niedociągnięcia w jednych urzędach do odpowiednio ustalonej normy w stanie personalu, podczas gdy gdzieindziej jest ludzi ponad normę. To znów z braku odpowiednio przygotowanych danych, i to niejednokrotnie z winy kierowników odnośnych jednostek administracyjnych, norma personalu poszła poniżej zasadniczego i koniecznego minimum. A wreszcie (publiczna tajemnica) komisje normujące, przybywszy z Min. Kom. ze zgóry opracowanym planem (na jakich obliczeniach opartym tego nie wiemy) mimo przedstawień ze strony interesowanych; na swój sposób wprowadziły w życie plan normowania personalu. Tego rodzaju gospodarka, wprawdzie oszczędnościowa w ludziach, a l e i n a l u d z i a c h, d o p r o w a d z a do tego, że w razie urlopu naczelnika magazynu zastępuje go naczelnik drugiego magazynu. Sam będąc przeciążony pracą we własnym magazynie kierować musi drugim magazynem. Przyjemność urlopu wypoczynkowego swego kolegi opłacił więc zdrowiem i nerwami i zapewne z radością i utęsknieniem liczył dnie powrotu jego z urlopu.

Albo np. w służbie eksploatacyjnej. Niektórzy zawiadowcy stacji jeśli nawet otrzymali urlop, to w późnej jesieni lub nieraz zimie. Inny znów mając dzieci do szkoły, dostawszy wreszcie urlop w miesiącach, gdy dzieci zaczęły chodzić do szkół, zrezygnowali z urlopu, względnie wzięli go wtedy, skoro wyczerpani pracą musieli po niej wypocząć. A co mówić o dyżurnych ruchu. Miałem wypadek, iż dyżurny ruchu z dyspozycyjnej stacji w grudniu prosił o interwencję, by mógł otrzymać resztę należnego urlopu wypoczynkowego, bo zachorowała mu nagle matka, a na urlop doczekać się nie mógł. A wziąć statystykę urlopów wypoczynkowych w okręgu dyrekcyjnym do ręki, to możnaby się wiele przykrych rzeczy dopatrzyć.

A przyglądnijmy się urlopom wypoczynkowym dyżurnych ruchu w takiej stacji, jak Kraków. W jakim czasie wyzyskali urlopy ci dyżurni, którzy pełnią jedną z najcięższych służb w tut. okręgu. Zamiast na specjalne zasługiwać względy i właśnie w miesiącach letnich korzystać z urlopów wypoczynkowych, idą na urlop wczesną wiosną, lub w jesieni albo w zimie. A ile trudów kosztował taki urlop. Dyżurny zewnętrzny w czasie największego ruchu wycieczkowego do Krakowa i przez Kraków musiał być zarazem urzędnikiem inspekcyjnym jedynie dlatego, by w ustanowionej kolejce pójść na dobrze zasłużony urlop. Naturalnie w podobnych warunkach nie wolno było zachorować, bo gdy wypadek choroby się zdarzył, musiało się ściągać urlopowanego z urlopu. Możnaby to powiedzieć i o innych stacjach dyspozycyjnych. A ileż krwi napsuła wówczas dyrygacja kogoś na zastępstwo? Zastępca opóźniał urlopy miejscowych, był na djetach i po powrocie z zastępstwa również chciał iść na urlop, który mu się zresztą należał. Nie wywołuje także wcale dobrego wrażenia i nie daje należytego wypoczynku polityka dzielenia urlopu wypoczynkowego. Urlopowany zwykle gdzieś wyjeżdża, pakuje gospodarstwo domowe i przenosi je ze sobą na raty, jak na raty otrzymuje urlop. Jeszcze nie wypoczął należycie, a już musi wracać, bo rata urlopowa się skończyła. Dlatego też dzielenie urlopów wypoczynkowych nie powinno nigdy mieć miejsca, jest to niegodne postępowanie z zasadami racjonalności urlopu.

Te w skróceniu wymienione bolączki i ich przyczyny Związek zna dobrze z własnego d o ś w i a d c z e n i a. Trzeba być Prezesem Okręgu, w ciągu gorącego sezonu urlopowego zupełnie od zajęć służbowych urlopowanym, aby mieć czas na czytanie listów, skarg, chodzenie za temi sprawami członków od Annasza do Kajfasza by się czasem dowiedzieć, iż dany petent przecież ma naczelnika, ojca, opiekuna, który mu o urlop winien się starać.

Czytamy w ostatnich zarządzeniach władz o zaprowadzeniu badań psychotechnicznych pracowników kolejowych. Posiada to pewne doniosłe znaczenie, ale jeżeli wszystkie władze umysłowe i fizyczne mają podlegać badaniu, to ważnem jest pytanie, w jakich warunkach dany pracownik mieszka, pracuje, jakie jego otoczenie i czy organizm jego należycie wypoczęty. W tych zaś wypadkach koniecznem zapytać, kiedy i jak wykorzystał urlop wypoczynkowy. Przed wieloma zagadnieniami, uważanemi przez władze kolejowe za pierwszorzędne, na pierwszem miejscu figurować winno n a l e ż y t e u p o s a ż e n i e pracownika, m i e s z k a n i e i u r l o p w y p o c z y n k o w y. Wszystkie te czynniki składają się głównie na wydajność pracy pracownika, co przecież rzecz pierwszorzędnego znaczenia dla kolei.

A jeżeli urlopy wypoczynkowe są jednym z tych głównych czynników wydajności pracy, dziwnem wydaje się dość powierzchne traktowanie tej sprawy przez miarodajne sfery. Sprawę tę powinien więc podnieść Związek i interesować się nią dodąd, dopóki nie doprowadzi akcji do zadowalającego celu. A jak potraktowano urlopy w ostatniem rozp. Rady Min. z dnia z 8/VII, 1929 roku i rozporządzeniu wykonawczem Min. Kom., zawartem w Dz. U. Min. K. Nr. 17. 1929 r.

W pragmatyce, obecnie obowiązującej „pracownik umysłowo pracujący ma prawo“ według § 53 do corocznego urlopu dla wypoczynku z zachowaniem uposażenia lub wynagrodzenia w u s t a l o n y m p r z e z w ł a d z ę p o r z ą d k u w następującym wymiarze:

mający od	1—3	lat służby	przez	14 dni,
„ „	1—10	„ „	„	21 dni,
„ „	10—20	„ „	„	28 dni,
mający ponad	20	lat służby	„	35 dni.

§ ten uszczuplił ustawowo przewidziane urlopy o jeden tydzień, czem niejako ustalono zarządzenie, wydane swego czasu przez Min. Kom. Ponadto urlop wypoczynkowy — mojem zdaniem zależny może być zupełnie od władzy, a nie od porozumienia się z pracownikiem, gdyż przepis wyraźnie mówi, że urlopu udziela się w „ustalonym przez władzę porządku",

Wreszcie za niewykorzystanie nie z winy pracownika urlopu § 53 pragmatyki poleca wypłacić mu połowę djety dziennej za niewyzykany urlop.

Rozporządzenie wykonawcze p. Ministra Kom. do tej części § powiada, że jednak z uwagi na możliwość wykorzystania urlopu wypoczynkowego w ciągu całego roku kalendarzowego, podania o wypłatę odszkodowania należy wnieść do Dyrekcji dopiero w następnym roku kalendarzowym, najpóźniej jednak do 15 lutego każdego roku. Mam wrażenie, iż zakradł się tu błąd drukarski, bo po słowie „najpóźniej" winno być słowo „do", a nie „od", w przeciwnym razie termin nie jest dostatecznie określony, względnie nie jest wcale określony. Poza tem niejasnem określeniem są pewne zastrzeżenia do tego rozporządzenia. Pierwsze to do pewnego stopnia przymus urlopowy według ściśle zgóry ułożonego na szereg miesięcy planu, gdzie nie powiada się wcale ani w § 53 ani w rozporządzeniu wykonawczem o wyrażeniu woli pracownika, kiedy chciałby wziąć urlop. Zależne to zatem, od dobrej woli wzgl. samowoli władzy, układającej plan urlopowy. I może się zdarzyć, że pracownik mile widziany otrzyma urlop zawsze np. w lipcu, zaś mniej mile widziany w styczniu, lutym, marcu, listopadzie lub grudniu. A jeśli pracownik ten z urlopu takiego „w wyznaczonym czasie" zrezygnuje, w takim razie uważać się będzie, iż uczynił to „z własnej winy" i „woli" (Dz. U. M. K. Nr. 17, str. 226 p. 8.) i uzna się go za rezygnującego z należącego się mu urlopu w ciągu całego danego roku. A jeśli tak, to niema mowy o odszkodowaniu za urlop.

Dalszem niebezpieczeństwem, to wypłaty odszkodowań za niewyzyskany urlop wypoczynkowy. Nie wiadomo, czy djety wyjeżdżających na linię pracowników nie są w związku z odszkodowaniami, czyli inaczej również djetami urlopowemi. Jeśliby tak było, może się złożyć tak, że kredyt na djety może być na kilka miesięcy przedtem wyczerpany, jak to się ostatnio zdarzyło w jednej Dyrekcji Okr. K. P., a co wtedy będzie z wypłatą djet za urlopy niewyzyskane? Ostatnio Sejm poskreślał w preliminarzu budżetowym rządu koszta wyjazdów służbowych. Dzienniki pisały, iż uczynił to rzekomo dla zbyt częstych i licznych jazd wyższych dygnitarzy. Czy oni przez to jeździć przestaną, nie wiadomo, i to do nas nie należy, ale chodzi o zbadanie, czy te djety w ogólności nie są w ścisłej łączności z djetami zastępców urlopowanych i czy jest dostateczne zabezpieczenie niewyzyskanego urlopu w odszkodowaniu za niego.

W przeciwnym razie odszkodowanie za niewyzyskany urlop byłoby bardzo illuzoryczne.

Dalszem niebezpieczeństwem, płynącem z tego rozporządzenia wykonawczego, to pkt. 1. zasad, jakich należy się trzymać przy układaniu urlopów wypoczynkowych, gdzie kładzie się specjalny nacisk na to, aby uwzględniano przedewszystkiem potrzeby służby i specjalne warunki służby, a co za tem idzie, to określenie pktu 2, by w służbie stacyjnej, handlowej i konduktorskiej 25% personelu wyzyskało urlopy wypoczynkowe w miesiącach zimowych, tj. w pierwszym kwartale każdego roku.

Zapewne, że interes służby należy brać zawsze w rachubę, lecz powinno się też wziąć pod uwagę interes pracownika, zwłaszcza, gdy chodzi o jego poziom umysłowy, wykształcenie itp. Jeżeli np. robotnikowi przetokowemu, konduktorowi obojętnem być może, kiedy weźmie urlop wypoczynkowy, to pracownikowi umysłowemu nie jest to obojętnem. W tym wypadku w służbie stacyjnej pokrzywdzeni mogliby być stale dyżurni ruchu, a w służbie drogowej zawiadowcy odcinków drogowych. Dlatego Związek winien się domagać podwyższenia przynajmniej o 10% dzisiejszej normy pracowników na urlopy i zachorowania.

Punkt 4 zasad układania planu urlopowego winien ulec poprawce o tyle, że pierwszeństwo w następnym roku kalendarzowym do urlopu mają prawo, którzy go w roku ubiegłym nie wykorzystali, ale nie z własnej winy lub woli, chyba iż pierwszeństwo to w tym wypadku traktować się będzie w ten sposób, że urlop otrzymaliby w pierwszych miesiącach roku kalendarzowego.

Urlopowanie w biurach drogą wzajemnych zastępstw wypada również zmienić. Na stanowiskach referentów, obciążonych dziś pracą aż nadto, wzajemne zastępstwa wyczerpują organizm zupełnie i uzyskane siły na urlopie traci się w czasie zastępstwa prawie całkowicie. Tu powinna być pewne rezerwa ludzi na zastępstwa i zachorowania, aby praca nie wycieńczała zbyt pracowników, zajmujących referaty.

Punkt 6 rozporządzenia wykonawczego nie jest dla nas zrozumiały. Mówi bowiem o pracownikach zbędnych, a tych przecież ustawiczne normowania dawno zredukowały.

Punkt 7. zasad urlopowania nie może mieć w pracy biurowej, referatowej i na stanowiskach wyższych absolutnie zastosowania, gdzie w razie niewystarczającej ilości ludzi, potrzebnych do wzajemnych zastępstw, uzupełniaćby można pracownikami czasowymi.

Klęską dla pracownika jest postanowienie końcowe § 53 pragmatyki, powtórzone w rozporządzeniu p. Ministra Komunikacji, ograniczające urlopy w ważnych sprawach familijnych do dni 7-miu w roku. Ponad 7 dni w tych samych ważnych sprawach familijnych można jechać tylko a conto urlopu wypoczynkowego, względnie na urlop bezpłatny. Na 52 tygodnie w roku ma nauczyciel szkoły ludowej 8 tygodni w najpiękniejszej porze roku wakacje, ma dalej wolne niedziele i każde święta, i to po kilka tygodni, co czyni drugie dwa miesięce. Czy pracownik kolejowy, jeżeli nie jest tak uprzywilejowany, jak nauczyciel ludowy, nie może mieć zastrzeżonych 14 dni na różne ważne sprawy familijne? A niech mu wypadnie z jednego końca Rplitej na drugi, albo na takiej linji jechać koleją, gdzie pociągi 3 razy w tygodniu chodzą, albo nie dochodzą wcale! A przecież daleko nam do gęstej sieci kolejowej, a nawet autobusowej, jeśli chodzi o wschodnie części Rplitej.

St. Gądek.

Dążymy do scalenia inteligencji kolejarskiej w Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych, ***utrzymujemy*** *stosunki braterskie z urzędnikami Kolei Państw słowiańskich,* ***reprezentujemy i bronimy*** *spraw urzędniczych wobec Władz i społeczeństwa,* ***publikujemy*** *je w „Czasopiśmie".*

Referat kol. Stanisława Targa

kierownika ekspedycji towarowej w Bielsku

w sprawie wyodrębnienia ekspedycyj towarowych, wygłoszony na pierwszym zjeździe członków Z. U. P. zajętych w służbie handlowej, kasowej i rachunkowej

Sprawa wyodrębnienia ekspedycji towarowych od służby ruchowej, zwłaszcza w centrach handlowych przy silnym obrocie, jest na ustach tych, którzy w niej pracują, na porządku dziennym.

Za oddzieleniem tej gałęzi służby od służby ruchu (w naszem pojęciu — gdyż np. w Niemczech słowo ruch oznacza służbę handlową) przemawia wiele.

Gdy przypatrzymy się np. na państwa uprzymysłowione, służba ta stoi na pierwszem miejscu. Dlaczego? Gdyż od sprawności jej zależy dochodowość kolei, regulacja cen produktów na rynkach krajowych i dobrobyt ogólny. Zdawaćby się mogło, że sprawność przewozu jest tem właśnie „modus vivendi". Ja byłbym innego zdania nie co do samego przewozu, lecz odnośnie pojęcia, co ważniejsze? Nie można bowiem wyobrazić sobie, aby ruch nie mając co przewozić i by się utrzymać, przewoził tylko próżne wagony w jedną i drugą stronę, z czego twierdzenie, iż podstawą dla służby ruchu to właśnie służba handlowa i że stosunek tych dwóch rodzajów służb powinien być odwrotny.

Jako przykład możnaby podać jakiekolwiek towarzystwo przewozowe:

Przy swem założeniu nie zakupuje ono naraz całej masy samochodów, koni, podwód, nie najmuje dziesiątek ludzi, lecz zadowalnia się parą koni czy jednym samochodem oraz znikomą ilością pracowników, a dopiero stopniowo rozwijając się, stara się o powiększenie inwentarza przewozowego i ludzi, co właśnie dowodem, iż ruch — w tym wypadku prywatny — musi się stosować do handlu tegoż towarzystwa, a nie odwrotnie.

U nas w Polsce w trzech różnych zaborach były trzy a raczej dwie różne metody podziału służby handlowo-ruchowej. Na szarem końcu szła Austrja, która we wszystkich poczynaniach opierała się na t. zw. Schimmlu, gdyż bez wzorów i przykładów wiekami uświęconych nie mogła się obejść. W tym więc tylko zaborze służbę handlową podporządkowano ruchowej, pomimo, że wydziały w Dyrekcjach kolejowych, były dla każdej z nich oddzielne.

Jakie względy wzięły w tym wypadku górę, było to i jest dla nas tajemnicą, zdaje się jednak, że powodowała to oszczędność w etatach, krótkowzroczność, a może najwięcej niezrozumienie intencji i powołania kolei. Kolej niema być ośrodkiem specjalnie do robienia pieniędzy, lecz winna służyć ogółowi, podnosić przemysł i handel, a jako przedsiębiorstwo przewozowe nie tracąc finansowo przez rozumnie ułożone taryfy, dostosowane do każdorazowych potrzeb Państwa, ma być jego arterją życiową, podnosząc równocześnie ogólny dobrobyt obywateli. W ten sposób pojęte kolejnictwo, nie tylko przyniesie finansowe korzyści, lecz zadowoli dotąd niezadowolonych.

Jedną z najważniejszych podstaw służby handlowej, to dostawa wagonów. Dział wagonowy powinien temsamem należeć do służby handlowej, a nie — jak dotychczas — ruchowej.

Dzisiejsze wozownictwo ujęto w ramy i przepisy — rzec można — biurokratyczne. Nie jest to moje zdanie — lecz ogółu handlowców, którzy potrzebując wagonów do pilnego załadowania, przychodzą do takiego pana, u którego zamawia się wagony, a widząc w stacji dziesiątki wagonów próżnych, proszą, czyby też wagonu nie mogli zaraz otrzymać, na co otrzymują stereotypową odpowiedź: „to niemożliwe, dopiero po przydziale wagonów". Będąc w skórze zamawiającego, wyklina się takie ujęcie rzeczy, lecz koniec z końcem z faktem godzić się trzeba. Gdyby dotyczący kupiec zaraz wagon otrzymał, załadowałby zakupiony towar i odjechał do domu, zaś przez czekanie na wagon dolicza do ceny towaru koszta dłuższego pobytu poza domem, no i rezultat ten, że społeczeństwo to zapłaci, bo kupiec nie może tracić.

Wyodrębniając ekspedycje towarowe od służby ruchowej, należałoby pomyśleć i o powyżej poruszonej sprawie.

Że bezpośrednia zawisłość służby handlowej od ruchowej nie dała się i u nas utrzymać, najlepszym tego dowodem rozdział departamentów dla służby handlowej i ruchowej w Min. Komunikacji, co podobno i w Dyrekcjach okręgowych miało być z dniem 1 lutego b. r. wprowadzone.

Gdy się ktoś zapyta przedstawicieli trzech różnych zaborów, co ważniejsze dla kolei, ruch czy handel, to dwóch odpowie handel, a jeden tylko ruch, czyli znowu jeden plus na korzyść handlu. Chcąc ocenić służbę handlową i jej zadanie, należy ją gruntownie poznać i polubić. Niestety od wychowanych na wzorach Austrji, słyszy się tylko ruch, ruch i jeszcze raz ruch, a handel — to kopciuszek.

W stacjach, gdzie ustanowiono ekspedycje towarowe i normowano ich kierowników, cały ciężar i odpowiedzialność za służbę handlowo kasową ciąży na tych kierownikach, a nie na zawiadowcach stacji — i nic w tem dziwnego, gdyż ta właśnie gałąź służby potrzebuje ciągłej nauki z powodu ustawicznych zmian i uzupełnień jej podręczników, a trudnoby było znaleźć takiego człowieka, któryby chciał się stale uczyć, nie będąc do tego zmuszony. Jest tu więc tylko personalne, a nie faktyczne kierownictwo służbą handlową ze strony zawiadowców stacji, którzy — gdy ta służba idzie należycie — zbierają i przyjmują za nią pochwały, jeżeli zaś coś niedomaga, ponosi winę zastępca handlowy. Ten p. zastępca, czy — jak miejscami nazywają — kierownik ekspedycji towarowej, niema nadto głosu w sprawach handlowych, gdyż do komisji handlowych i omówień, dotyczących tej gałęzi służby, nie powołuje się go. Brak niezawisłości w dużych ekspedycjach powoduje zamarcie inicjatywy odpowiednich niekrępowanych wystąpień do władz, oraz często nakłada hamulec w zarządzeniach miejscowych, dążących do udoskonalenia służby handlowej w sprawach, wymagających od służby ruchu pewnej sprężystości w wykonaniu.

Spychając służbę handlową na szary koniec, przydziela się do niej pracowników z innych działów służby bez odpowiednich egzaminów, pijaków, ułomnych, z czego rezultat ten, że na ilość jest ludzi niby dosyć, ale jakość przedstawia się w przeważnej części marnie. W tym też kierunku należy służbę handlowo-kasową uzdrowić.

Służba handlowa stanowi dla służby ruchowej również niejako magazyn ludzki. Gdy ruch kogoś potrzebuje dla siebie, zabiera go bez względu na zapotrzebowanie

służby handlowej, bo tam przecież można utykać. Rezultatem też marnego materjału ludzkiego i dowolnego nim dysponowania są zaległości, niedokładne sprawozdania i w końcu utyskiwania władzy na brak nadzoru, sprężystości, małe zainteresowanie się służbą i t. d.

Ciekawem także to, dlaczego do służby handlowej, a zwłaszcza na kierownicze stanowiska, nie przydziela się pracowników tuż po przyjęciu ich do kolei, lecz dopiero po latach, spędzonych w innej służbie, po przejściu całego procesu wyszkolenia, praktyki, nawet i ruchowej, a później krytykuje się ten dział służby jako podrzędny. Jak powinno się traktować służbę handlową, należałoby wziąć przykład z Niemiec, gdzie do służby tej przyjmuje się ludzi ze średniem, a nawet i z akademickiem wykształceniem, do ruchu zaś z elementarnem.

Przez zależność od służby ruchowej, jak powyżej wykazano, zawisły jest w dużej mierze stopień normowania a temsamem i awansu pracowników służby handlowej. W stosunku bowiem do zawisłości od ruchu siłą faktu musi być niższy.

Zarządzenia M. K. przewidują kierowników eksp. towar I. kl., lecz oprócz nieograniczonej ilości godzin służby, nie przewidują dla nich nawet pomieszkań służbowych, chociażby tak jak przy dozorcach pomp, nie mówiąc już o zarządcach magazynów, których np. w dyrekcji krakowskiej normowano na VIII. stopień płacy. Rola zastępcy handlowego jest — jak widać z powyższego — nie do pozazdroszczenia, autorytet zależny od zawiadowcy stacji odpowiednio do humoru, władza minimalna, ale za to odpowiedzialność wielka. Czas więc, by tę gałąź służby uniezależnić od służby ruchu, chociażby narazie w ekspedycjach towarowych I. klasy, przy równoczesnej zmianie tytułów zastępców zawiadowców stacji dla służby handlowej, na kierowników ekspedycji.

Zasadnicze postulaty kasjerów kolejowych

(Referat kol. Józefa Orłowicza, starszego asesora z Katowic)

Stanowiska pracowników, zatrudnionych na przestrzeni w służbie handlowej w charakterze kasjerów, są opłakane, nie wytrzymują krytyki i powinny ulec zasadniczej poprawie.

Poniżej pozwolę sobie na skreślenie kilku uwag na temat wykształcenia, uposażenia i umundurowania kasjerów, jak i pomieszczenia kas na przestrzeni.

Na kasjerów, czy to biletowych i bagażowych, lub też towarowych, Dyrekcje przeznaczają przeważnie pracowników niewykształconych, niekwalifikowanych, najniższych grup służbowych, żeńskie siły biurowe nieetatowe (jak to ma miejsce w Ekspedycjach biletowych w Katowicach), ba nawet pracowników, przydzielonych do tej służby za karę, z poborami obciążonemi znacznemi potrąceniami. Weszło w Katowicach w użycie przeniesienie pracownika za karę do Ekspedycji biletowej lub towarowej.

Dążeniem naszem jest żądanie obsadzania stanowisk kasjerów przedewszystkiem pracownikami wykształconymi, odpowiednio w służbie kasowej wyszkolonymi i pod każdym względem nieposzlakowanymi, ponadto ze względu na ich odpowiedzialną służbę dostatecznie uposażonymi, bo przecież przez ich ręce przelewają się nieraz setki tysięcy złotych.

Zabezpieczenie tym pracownikom beztroskiego bytu uchroni ich od pokus naruszania skarbowych pieniędzy. Z całą stanowczością domagamy się obsadzania tych stanowisk wyłącznie pracownikami etatowymi z uposażeniem najmniej grupy IX. i ponadto przyznania im również dodatku na pokrycie nieuniknionych braków kasowych, jaki pobierali za czasów zaborczych. Należy na
wych, jaki pobierali za czasów zaborczych. Należy na
rzyć z kasjerów elitę i awangardę pracowników kolejowych. Wychodząc z założenia „jak cię widzą, tak cię piszą“, wypada kasjerów odpowiednio umundurować, gdyż przecież oni reprezentują przez ciągłą bezpośrednią styczność z publicznością Zarząd Polskich Kolei Państwowych. Kasjerzy powinni zatem otrzymać uniformy z tego samego materjału, z jakiego są uszyte ubrania służbowe dyżurnych ruchu. Wystarczy spojrzeć przez okienko kasy biletowej, by móc stwierdzić, w jakich nędznych ubraniach cywilnych ci parjasi kolejowi pełnią ciężką służbę. Pożal się Boże! I to mają być reprezentanci tak potężnego przedsiębiorstwa, jakiem są „Polskie Koleje Państwowe“! Jakie stąd wyobrażenie o Kolejach Polskich wynoszą cudzoziemcy, zwiedzający nasz kraj, łatwo można się domyśleć.

Przystąpię teraz do pomieszczenia kas, które również znajdują się w opłakanym stanie i zupełnie nie odpowiadają potrzebom służbowym. Trafiają się stacje, w których wszystkie kasy znajdują się w jednej małej ubikacji. Biura kasowe nie odpowiadają również po większej części najprostszym wymogom higjeny, ponieważ są ciemne i wilgotne, w niektórych zacieka nawet woda przez dach, wskutek czego pracownicy, dłużej w nich przebywający, bardzo często chorują i narażeni są nawet na kalectwa. Tak np. kasa biletowa IV. klasy w Katowicach służy za rojowisko kolosalnych rozmiarów szczurów, które w biały dzień łażą kasjerom po nogach. Pozatem przechodzi pod podłogą w tej biletowni ściek z klozetu. Łatwo sobie też wyobrazić, jaki musi być w tej norze zdrowy i przyjemny pobyt przez 8 godzin dziennie. I w tym kierunku należy dążyć do radykalnej sanacji stosunków.

Z chwilą wyodrębnienia służby handlowej z eksploatacji, dążeniem naszem winna być reforma w każdym kierunku opłakanych stosunków, panujących obecnie w tej gałęzi służby, dotychczas po macoszemu traktowanej. Przedewszystkiem zaś powinno się zrównać stanowiska kasjerów ze stanowiskami dyżurnych ruchu, którzy cieszą się pod każdym względem większą troskliwością Zarządu kolejowego.

Wynagrodzenia akordowe w Wydziałach Kontroli Dochodów

Podstawową działalnością przedsiębiorstwa kolejowego jest przewóz osób i towarów. Pozycję najwyższą po stronie wpływów stanowi suma z należytości przewozowych.

To też należyta kontrola nad tymi wpływami jest rzeczą zasadniczą. Tę kontrolę wykonują w poszczególnych Dyrekcjach — Wydziały Kontroli Dochodów.

Są to najbardziej skomplikowane aparaty całej machiny kontrolnej. Nic też dziwnego, że Wydziały Kontroli Dochodów muszą liczyć najwięcej pracowników.

Mimo to pracownicy tych Wydziałów przeciążeni są pracą tak, że ogólnie — nie bez słuszności — posterunki w tych Wydziałach uważa się jako karne. Składają się na to także czynniki, jak: niskie normowanie personelu, a nawet ilość pracowników nie odpowiada normowanej ilości. Dowodem tego praca poza godzinami ustawowemi i akordowa w domu.

Art. 27 Rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji ex 1920 (Dzienik Urzędowy Nr. 7) o stosowaniu na kolejach ustawy o czasie pracy w przemyśle i handlu opiewa:

„Za służbę pracowników w godzinach nadliczbowych należy się im w myśl art. 16 Ustawy o czasie pracy w przemyśle i handlu za pierwsze dwie nadliczbowe godziny dzienne wynagrodzenie dodatkowe w wysokości conajmniej 50 proc. normalnej płacy; za służbę *w godzinach nadliczbowych ponad 2 godziny dziennie wynagrodzenie dodatkowe w wysokości conajmniej 100 proc. płacy normalnej*".

Pracownicy fizyczni korzystają z powyższej ustawy.

Jak stosuje się tę ustawę w stosunku do pracowników umysłowych.

Niektóre Wydziały Kontroli Dochodów nakazują wykonanie pewnych prac w godzinach nadliczbowych, przyczem wynagrodzenia za te prace, nawet tego samego gatunku, są nietylko niskie ale nawet w różnych miesiącach różne, przez co mają cechy dowolności.

W innych Dyrekcjach za prace, które można oddać pracownikowi do domu, stosuje się wynagrodzenie akordowe już zależne od ilości pozycji, lecz jakże nisko płacone. Jeśli porównamy wynagrodzenie akordowe z ustawowemi i tak niskiemi — poborami, dojdziemy do przekonania, że Zarząd kolejowy umie — korzystając z ogólnego zubożenia — z kalkulacją kupiecką eksploatować siły pracowników.

Dla przykładu wspomnę, że wykreślanie ceduł odbiorczych z wykazami nadawczemi kosztuje Zarząd kolejowy w biurze około 250 złotych, zaś w akordzie złotych 100.

Najbardziej jednak czują się pokrzywdzeni taksatorzy. Superrewizja cedul przewozowych jest kontrolą bardzo ważną i przynoszącą Zarządowi kolejowemu wielkie dochody. To też we wszystkich Wydziałach Kontroli Dochodów akord kalkulacyjny oddaje się do domu a wynagrodzenie normuje Rozp. M. K. Jest to praca ciężka, kwalifikowana, bo wymagająca umiejętności stosowania tak obecnie zawiłej Taryfy Towarowej.

Przed wprowadzeniem nowej Taryfy Towarowej za taksację całej partji t. j. 5.000 cedul kalkulant otrzymywał zł. 115 (t. j. minimum, bo 10 proc. wyszukanych usterek dawno przestało istnieć).

Praca taksatora z chwilą wprowadzenia nowej Taryfy Towarowej kilkakrotnie się zwiększyła.

Dość wspomnieć, że dawniej kalkulowano z jednej książki; obecnie taksuje się z 3 książek (Część I B, II zeszyt I i II) i 1 aneksu. Zwiększoną ilość klas pospiesznych z czterech na siedem, 3 klasy drobnicowe na 5, 9 klas normalnych na 21, 84 taryf wyjątkowych na 134 i stworzono 26 pozycyj aneksu.

Szukanie stawek ogromnie utrudniono, gdyż dawniej zawarte były na 8 stronicach, obecnie na 25 stronicach (razem z Taryfą A 1). Dawna nomenklatura towarów posiadała 130 pozycji, obecna 1864 pozycji. Jak trudnem jest stosowanie taryf wyjątkowych, świadczy fakt, że dawniej taryfy wyjątkowe posiadały stawki w 7 klasach na 4 stronicach, obecnie każda taryfa wyjątkowa zawiera bądź własne klasy, bądź odsyła do innych taryf wyjątkowych, o ile np. jeszcze nie nakazuje obliczać po 0'2 grosze za 100 kg 1 km.

Stara taryfa zawierała jeden skorowidz towarów a obecnie wydano wprawdzie specjalnie skorowidz, ale nie należy go stosować, „bo nie może służyć za podstawę do obliczania przewoźnego", no i dlatego, że nie wydano jeszcze uzupełnień i sprostowań; natomiast nowa taryfa posiada skorowidz towarów bez najważniejszych danych, dwa spisy towarów do taryf wyjątkowych, jedną tabelę towarów przeklasyfikowanych definitywnie lub tymczasowo i 7 załączników, zawierających wykazy towarów o różnym sposobie obliczenia przewoźnego.

Taksator musi stosować rozmaite rodzaje potrąceń w kilkunastu kombinacjach od 1 do czterokrotnych.

Ogrom pracy kalkulanta uzupełnia jeszcze poprawianie co miesiąc taryf i wykazów odległości taryfowych oraz tworzenie w związku ze zmianami nowych tabel kilometrycznych. Jeżeli się zważy, że cedułv nie są zawsze — niestety — odbiciem listu przewozowego i z powodu wielkiego zróżniczkowania obecnej taryfy taksator musi jeszcze przeprowadzać dochodzenia.

Po porównaniu pracy taksatora kalkującego według dawnej i nowej taryfy towarowej zdawałoby się, że wynagrodzenie pójdzie w parze ze wzrostem pracy.

Niestety! Na sprawiedliwe traktowanie pracownicy zdaje się jeszcze nie zasłużyli.

Za pracę, wymagającą około 150 godzin czasu, Zarząd Kolejowy płaci obecnie również 115 złotych.

Jak akord kalkulacyjny jest ciężki, świadczy fakt, że wypadki gruźlicy i chorób ócz u pracowników Wydziałów Kontroli Dochodów nie są rzadkiemi.

Ile zaparcia siebie musi kosztować ta praca, jeżeli pracownik musi około 150 godzin miesięcznie potrącić z wypoczynku po ciężkiej pracy biurowej.

Czy dla pracowników umysłowych nie istnieją ustawy, gdy chodzi o ich prawa zasadnicze?

Stanisław Pamuła.

Manifestacyjny pogrzeb śp. Kolegi Kapustki,

zawiadowcy stacji w Zebrzydowicach.

Ponury, dżdżysty, o przejmującym wichrze dzień 30 stycznia był dniem przepięknej manifestacji ludności śląskiej przy oddaniu ostatniej przysługi swemu ukochanemu zawiadowcy stacji, wielkiemu społecznikowi, ś. p. koledze Kapustce. Żegnał lud śląski tłumnie i licznie, w odświętne przybrany stroje, wielkiego syna Ojczyzny, działacza na wielką skalę wśród ludności gorąco do Rzpltej przywiązanej. Zmarł bowiem ze wszechmiar zacny człowiek, który w cichej pracy na posterunku zawiadowcy stacji dotrwał do ostatniej prawie chwili życia, odszedł w zaświaty człowiek, odznaczający się ogromną sumiennością w każdej dziedzinie, w której go do pracy zaproszono. Zresztą do pracy nie trzeba Go było prosić! Sam widział, jak wiele w dzisiejszych warunkach pozostawało do zrobienia, stąd rwał się do czynu. Poza sumiennem spełnianiem obowiązków, był przecież członkiem czynnym Zarządu Koła Bielsko i On to przyczynił się w roku ubiegłym do ugoszczenia „Ligi“ na nowej granicy. Był dalej Prezesem miejscowego Sokola, interesował się rozbudową życia polskiego we wszystkich jego gałęziach, to też tłumny udział wszystkich organizacyj społeczno-kulturalnych Śląska z młodzieżą i gronem nauczycielskiem szkół miejscowych, aby Mu w tej ostatniej drodze ziemskiej ze stacji Zebrzydowice do mogiły cmentarnej towarzyszyć, stanowiły najlepszy dowód, że ś. p. kolega Kapustka na Śląsku nie próżnował, ale pracował, nie dla siebie, lecz dla wszystkich.

O godzinie 10'30 po odśpiewaniu żałobnych modłów (w języku polskim) ruszył kondukt pogrzebowy z dworca kolejowego wśród świstu parowozów i przy dźwiękach marsza żałobnego, (orkiestra kolejowa z Zebrzydowic) do kościoła parafjalnego w Zebrzydowicach. W kondukcie postępowali: Sokół miejscowy i delegacja Sokoła z Cieszyna i z Dziedzic, ochotnicza straż pożarna z Zebrzydowic, kolejowa straż pożarna, komisarjat Policji Państw. w Zebrzydowicach, Urzędnicy celni w komplecie, Straż graniczna z komendantem na czele, Przedstawicielstwo gminy Zebrzydowic z wójtem, miejscowa szkoła wydziałowa i powszechna z gronem nauczycielskiem, zaś za trumną poza rodziną Zmarłego szedł przedstawiciel Dyrektora K. P. zastępca naczelnika Wydziału Ekspl. p. Mendocha, p. o. naczelnika Wydziału Osobowego, p. Mgr. Gorzecki, kontroler eksploatac. p. Muthsam i Ryś, zast. naczelnika stacji Zebrzydowice Curzytek, zawiadowca stacji Dziedzice Midowicz oraz urzędnicy kolejowi a koledzy Zmarłego z Dziedzic, Bielska, Zebrzydowic, zawiadowcy sąsiednich stacji, Oddział Mechaniczny z Dziedzic, Wiceprezes Zarządu Głównego naszego Związku kol. Bulsiewicz F., (kontroler przewozów) Prezes Zarządu Okręgowego Krakow kol. Gądek, Wiceprezes Koła krakowskiego kol. Nalepa Jan, delegat stacji Kraków, kol. Śmigła R., Prezes Koła Bielsko (ś. p. kol. Kapustka był członkiem Zarządu tegoż Koła), kol. Byrski W. (zawiadowca stacji Bielsko), grono urzędników kol. C. S. D. z Petrowic u/B. i z Bohumina, urząd celny C. S. R. z naczelnikiem z Petrowic u/B., zastępca C. S. D. w Zebrzydowicach, a ponadto liczne inne delegacje i rzesze pracowników kolejowych, miejscowych i zamiejscowych, obywatelstwo miejscowe i zamiejscowe. Trudno faktycznie na tem miejscu wszystkich wyliczyć. Straż honorową u trumny trzymali miejsc. kolejarze, Sokół i Straż pożarna.

Niesiono wieńce od rodziny Zmarłego, Związków Kolejowych Z. U. P., Z. K. P., Z. Z. K., od dyżurnych i telegrafistów z Zebrzydowic, od pracowników kolejowych ze stacji Zebrzydowice, Sokola miejscowego, Urzędu celnego miejscowego, zastępstwa C. S. D. w Zebrzydowicach, i t. d. i t. d. Kondukt pogrzebowy prowadził X. Kanonik Stefan Butno z Zebrzydowic w asyście X. Kanonika Mechalicy z Kończyc Małych.

Po nabożeństwie, odprawionem przez X. Kanonika Butnego w asyście X. Machalicy w kościele parafjalnym, dyżurni ruchu z Zebrzydowic wzięli trumnę na ramiona, aby ją zanieść na miejsce wiecznego spoczynku.

Po odśpiewaniu żałobnych modłów i odegrania przez orkiestrę pieśni żałobnych, przemówił nad trumną Zmarłego przedstawiciel ziemi śląskiej i ludu śląskiego X. Machalica. W przepięknem przemówieniu skreślił życie Zmarłego i ostatnie lata Jego pracy zawodowej i społecznej wśród ludu, który szczątki Jego doczesne u siebie zachował i pamięć o nim przechowa na zawsze! Do głębi wzruszające były słowa kaznodziei o umiłowaniu, na jakie zasłużył sobie przez swą pracę ś. p. kolega Kapustka.

Imieniem Związku i kolegów żegnał Zmarłego Prezes Koła Bielskiego kol. Byrski, w pełnem tęczowych kolorów słowa przemówieniu. Z ramienia Sokoła z Zebrzydowic żegnał serdecznego Druha i Kolegę p. Kolaczek Rudolf. A kiedy trumnę spuszczono do ziemi, śpiew ludu śląskiego kładł się wraz z grudami ziemi jako pożegnanie dla oddanego ziemi śląskiej zawiadowcy stacji z Zebrzydowic. Dla rodziny Zmarłego, *której na tem miejscu składamy serdeczne wyrazy współczucia z powodu utraty tak zacnego obywatela Rzpltej,* wielką pociechą musiała być ta żałobna wprawdzie, ale wspaniała manifestacja uczuć, serc, przywiązania i miłości tych, którzy szczątki Jego na wieczny spoczynek odprowadzali.

Równocześnie Związek pozwala sobie złożyć gorące podziękowanie p. inż. Gronowskiemu, Dyrektorowi K. P., który (nie mogąc być na pogrzebie) złożył Związkowi kondolencje z powodu straty sumiennego zawiadowcy stacji i wysłał swego przedstawiciela zastępcę naczelnika Wydziału Ekspl. — Mendochę, na pogrzeb. Za udział zaś w pogrzebie dziękujemy p. koledze Mendosze, p. Mgr. Gorzeckiemu, wszystkim wyżej wymienionym osobom, organizacjom i Związkom, oraz wszystkim tym, których w tem krótkiem wspomnieniu pośmiertnem wymienić niepodobna.

Kierując wkońcu ostatnie słowo w stronę granicznej wioski Zebrzydowic i jej cichego wiejskiego cmentarza nad świeżo usypaną mogiłę, życzymy Ci ś. p. kolego: „sit tibi terra levis!“...

Uczestnik

Ś. P.

JÓZEF KAPUSTKA

st. asesor i zawiadowca stacji Zebrzydowice, Członek Zarządu Koła Z. U. P. Bielsko

zmarł dnia 28-go stycznia 1930 r.

Cześć Jego pamięci!

Biblioteka Jagiellońska

Stacja w Krakowie

W Pan ...

Używanie poczty kolejowej dozwolone Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo“ winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był przez rozdawcę widoczny.

Od Wydawnictwa.

Już parokrotnie Redakcja zwracała się do Kolegów z prośbą, by rękopisy nadsyłane do druku, były:

1) możliwie najbardziej czytelne;

2) zawierały konieczny margines — i

3) aby pomiędzy wierszami zostawiać odstęp, nie zaś ściskać wiersze razem.

W przeciwnym bowiem razie ogromnie utrudnia się samej Redakcji korekturę materjału, a następnie pracę w drukarni.

Redakcja ponawia więc powyższą prośbę dla dobra sprawy.

Ponadto Redakcja uprasza Kolegów-autorów o ujmowanie Ich prac w sposób zwięzły, by niepotrzebnie nie rozwlekać tematu, na czem traci tylko przejrzystość rzeczy.

Naturalnie, są sprawy, wymagające obszerniejszego omówienia drukiem, gdzie stanowczo nie da się być małomownym, lecz takie wypadki trafiają się rzadziej i zazwyczaj dzieli się wówczas materjał na części.

Należy atoli zerwać z zasadą pisania... „na łokcie“.

Na podstawie uchwały Zarządu Głównego i W. W. z dnia 16 bm., zeszyt niniejszy rozpoczyna wydawanie „Czasopisma“ w formie dwutygodnika.

Wydawnictwo Związkowe ukazywać się będzie dnia 1 i 15 każdego miesiąca. Terminy przeto dla nadsyłania artykułów i korespondencyj musimy zmienić na 9 i 24 każdego miesiąca, i w czasie tym materjał redakcyjny musi znaleźć się w Redakcji we Lwowie.

Wyrażamy wkońcu nadzieję, że dobry i serdeczny stosunek Redakcji i Czytelników nie ulegnie zmianie i, że jak dotychczas Szan. Koledzy przyczynią się współpracą do rozwoju pisma.

ADRESY POSZCZEGÓLNYCH ZARZĄDÓW OKRĘGOWYCH Z. U. P.

ZARZĄD OKRĘGOWY LWÓW, ul. Kętrzyńskiego 32, I p (prezes Kuźniarz Karol, kierownik Dz. Wydz. VII.)

ZARZĄD OKRĘGOWY KRAKÓW, kol. Gądek Stanisław, asesor D. O. K. P. Kraków, Wyział IV.

ZARZĄD OKRĘGOWY STANISŁAWÓW, kol. Skowyra Franciszek, kierownik Działu D. O. K. P. Stanisławów Wydz. V.

ZARZĄD OKRĘGOWY GDAŃSK, kol. Waisman Wincenty, st. asesor D. O. K. P. Gdańsk, Wydz. Eksploatacji.

ZARZĄD OKRĘGOWY POZNAŃ, kol. Winter Edmund, zastępca naczelnika Wydz. V. D. O. K. P. Poznań.

ZARZĄD OKRĘGOWY KATOWICE, kol. Varhely Włodzimierz, naczelnik Wydz. VII. D. O. K. P. Katowice.

Zmiany w powyższych adresach będą każdorazowo podawane do wiadomości kolegów.

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“.

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Kętrzyńskiego 32, telefon 49-89. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887

Z drukarni L. S. T. W. Lwów, ul. Leona Sapiehy 77, tel. 4-96. — Redaktor odpowiedzialny: **Kazimierz Zieliński**